



Direktiv om transport av farligt gods

Försvarsdepartementet

2007-02-07

Dokumentbeteckning

KOM(2006) 852 slutlig

Förslag till Europaparlamentets och Rådets direktiv om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar

Sammanfattning

Det föreslagna direktivet innebär en integrering och en samtidig uppdatering av fyra befintliga direktiv och fyra befintliga kommissionsbeslut om transport av farligt gods. Rättsakterna sammanförs i en enda rättsakt och tillämpningsområdet för EU:s regler utvidgas till att inte bara omfatta väg- och järnvägstransport utan även transport på inre vattenvägar. Genom förslaget införlivas de befintliga reglerna för internationell transport på inre vattenvägar med gemenskapslagstiftningen och tillämpningsområdet för dessa regler utvidgas till att omfatta nationell transport. Förslaget innebär även en förenkling av lagstiftningen och av administrativa förfaranden för offentliga myndigheter och för privata organ. Sverige är i princip positivt till ett gemensamt direktiv för transport av farligt gods på väg, järnväg och på inre vattenvägar.

Rättslig grund utgörs av artikel 71.1 c EG-fördraget. Beslut fattas inom ramen för medbeslutandeförfarandet i enlighet med artikel 251 EG-fördraget. Rådet beslutar med kvalificerad majoritet.

1 Förslaget

1.1 Innehåll

De internationella överenskommelserna om internationell transport av farligt gods bygger på FN:s rekommendationer, och följande tre överenskommelser har genomförts inom den europeiska sektorn för transport på väg, järnväg och inre vattenvägar:

- Europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR).
- Reglementet för internationell transport av farligt gods på järnväg (RID).
- Europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på inre vattenvägar (ADN).

Nästan alla EU-medlemsstater har undertecknat överenskommelserna om transport på väg (ADR) respektive järnväg (RID). Överenskommelsen för inre vattenvägar (ADN) har ännu inte trätt i kraft. Den håller på att ratificeras och förväntas träda ikraft senast under 2009. Sverige tillämpar inte ADN för transport av farligt gods på inrikes vattenvägar. I Sverige gäller istället sjöfartens regler (IMDG- koden).

Förenkling av befintlig EG-lagstiftning på området

Av historiska skäl är den befintliga EG-lagstiftningen om transport av farligt gods tämligen komplicerad. Den specifika lagstiftningen för de olika transportsätten innehåller onödiga inkonsekvenser. Dessutom är vissa bestämmelser redan föråldrade eller kommer snart att bli det. Utöver de aktuella sakfrågorna finns det tekniska problem, som hänger samman med hur de befintliga direktiven har strukturerats. Varje gång de internationella överenskommelserna ses över, dvs. vartannat år, krävs det enligt direktiven att de omfattande tekniska bilagorna översätts i sin helhet, vilket visat sig vara en tidsmässigt svår uppgift för kommissionen.

Om inget görs nu kommer dessa problem att finnas kvar och förvärras i och med att de nuvarande komplicerade reglerna sannolikt kommer att bli ännu mer komplicerade i takt med att de internationella överenskommelserna ändras.

Förslaget innebär en avsevärd förenkling av gemenskapslagstiftningen på området transport av farligt gods och detta trots att lagstiftningens tillämpningsområde utvidgas. De tre typerna av landtransport kommer nu att samlas i en enda rättsakt. Genom det nya direktivet upphävs de befintliga direktiven 94/55/EG och 96/49/EG om transport av farligt gods, i deras ändrade lydelse, direktiven 96/35/EG och 2000/18/EG om säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods samt kommissionens beslut 2005/263/EG och 2005/180/EG om nationella undantag från direktiven 94/55/EG och 96/49/EG, i deras ändrade lydelse. Slutligen kommer de internationella överenskommelserna om transport av farligt gods endast att nämnas i bilagorna till direktivet och inte ingå i direktivet, vilket är fallet nu. Det innebär en minskning av gemenskapens regelverk med bortåt 2 000

sidor. I och med att gemenskapslagstiftningen förenklas kommer även införlivandet av gemenskapslagstiftningen med nationell lagstiftning att förenklas. Myndigheternas arbete med att se till att lagstiftningen efterlevs, samt deras rapportering, kommer att bli enklare och effektivare genom att reglerna för transport av farligt gods harmoniseras.

De administrativa förfarandena avses bli enklare för alla aktörer inom transport av farligt gods, från avsändare till mottagare, tack vare de förenklade och harmoniserade reglerna. Dokumenteringen av transporter och fordon förutses komma att bli enklare tack vare de harmoniserade reglerna och så även utbildning av de personer som arbetar på området och säkerhetsrådgivarnas arbete.

1.2 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Sverige har införlivat de ovan redovisade direktiven i svensk rätt, dels genom lagen (2006:263) och förordningen (2006:311) om transport av farligt gods, dels genom Statens räddningsverks föreskrifter om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S), SRVFS 2006:7, och föreskrifter om transport av farligt gods på järnväg (RID-S), SRVFS 2006:8. Ett antal referenser i den svenska lagstiftningen till nu gällande direktiv kommer att behöva ändras.

1.3 Budgetära konsekvenser

-

2 Ståndpunkter

2.1 Svensk ståndpunkt

Sverige är i princip positivt till ett gemensamt direktiv för transport av farligt gods på väg, järnväg och på inre vattenvägar.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaternas synpunkter är inte kända.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Institutionernas synpunkter är inte kända.

Ärendet har inte remissbehandlats.

Under arbete med kommissionens förslag har samråd skett enligt följande:

Då det redan finns EU-lagstiftning om transport av farligt gods finns det också en föreskrivande kommitté som kan arbeta med de aktuella frågorna. Medlemsstaterna och Efta-länderna har rådfrågats via kommittén vid flera sammanträden och även via Internet, under perioder mellan två sammanträden. Europaparlamentet har informerats om kommitténs arbete genom regelbunden korrespondens.

Branschaktörerna, dvs. industriorganisationer som företräder företag som transporterar farligt gods, får delta i kommitténs sammanträden som observatörer. Därigenom har de kunnat uttrycka sina åsikter i samband med att detta förslag utarbetades. Ett öppet samråd på Internet organiserades mellan den 21 maj och den 31 juli 2006. Kommissionen fick in 108 svar från samrådet. Resultaten finns på följande webbplats:http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/security/consultations/2006_07_31_en.htm.

3 Övrigt

3.1 Fortsatt behandling av ärendet

Direktivet skall behandlas i rådsarbetsgruppen för transportfrågor. Flera möten är planerade under våren 2007. Det tyska ordförandeskapet räknar med att rättsakten skall kunna behandlas i Coreper i maj 2007.

3.2 Rättslig grund och beslutsförfarande

Artikel 71.1 c och 251 (medbeslutandeförfarande) EG-fördraget. Rådet beslutar med kvalificerad majoritet och Europaparlamentet är medbeslutande.

3.3 Fackuttryck/termer

Farligt gods - Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och produkter, som har sådana farliga egenskaper att de kan skada människor, miljö, egendom och annat gods, om de inte hanteras rätt under en transport.

Transporter - Begreppet transport innefattar förflyttning av godset med ett transportmedel samt lastning och lossning, förvaring och annan hantering som utgör ett led i förflyttningen