

Regeringens proposition

1981/82: 94

om transport av farligt gods;

beslutad den 14 januari 1982.

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag av regeringsprotokoll ovannämnda dag.

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

CLAES ELMSTEDT

Propositionens huvudsakliga innehåll

Myndighetsansvaret för vägtransporter av farligt gods åvilar f. n. de myndigheter som enligt produktkontrollagstiftningen har ansvaret för olika varukategorier. För sjö-, luft- och järnvägstransporter av farligt gods ansvarar respektive sjöfartsverket, luftfartsverket och statens järnvägar. För vägtransporterna finns föreskrifter i olika författningar för skilda varuslag, medan det för övriga transportslag finns regelsamlingar som avser samtliga varuslag.

I propositionen föreslås en ny organisation av myndighetsansvaret för väg- och järnvägstransporterna. Den innebär att myndighetsfunktionerna sammanförs och placeras hos sjöfartsverket. Förslaget är i huvudsak av principiell natur. Detaljutformningen av den nya organisationen i enlighet med i propositionen angivna riktlinjer och resursramar kommer att uppdras åt en särskild kommitté. I propositionen redovisas vidare vissa för-
enklingar i fråga om organisationen för tillsyn över landtransporterna. Polisen, tullen och yrkesinspektionen föreslås utöva den allmänna tillsynen över transporterna.

Slutligen föreslås att den författningsmässiga regleringen av säkerheten vid transport av farligt gods i fortsättningen skall grundas på en ny lag om transport av farligt gods. Lagen föreslås gälla samtliga transport- och varuslag, dock med undantag för bulktransporter till sjöss.

Den 1 januari 1983 anges som en riktpunkt för förslagets genomförande.

1 Förslag till Lag om transport av farligt gods

Härigenom föreskrivs följande.

Inledande bestämmelser

1 § Med transport förstås 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 som sker endast inom ett område där tillverkning, lagring eller förbrukning av farligt gods äger rum.

2 § Med farligt gods förstås i denna lag gods som består av eller innehåller

- explosiva varor,
- komprimerade, kondenserade eller under tryck lösta gaser,
- brandfarliga vätskor,
- brandfarliga fasta varor,
- självantändande varor,
- varor som utvecklar brandfarlig gas vid kontakt med vatten,
- oxiderande varor,
- organiska peroxider,
- giftiga varor,
- vämjliga varor,
- varor med benägenhet att orsaka infektioner,
- radioaktiva varor,
- frätande varor samt
- magnetiskt material

och som på grund därav vid transport kan medföra skador på människor, djur, egendom eller i miljön eller påverka transportmedlets säkra framförande.

3 § Med transportmedel förstås 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 samt
4. fartyg i den utsträckning som det i dem transporteras gods i förpackad form, i containrar, flyttbara tankar eller transportmedel enligt punkt 1 och 2.

4 § I fråga om transporter med svenska fartyg eller svenska luftfartyg gäller denna lag även utom riket om inte detta strider mot främmande lag som är tillämplig.

I fråga om örlogsfartyg och militära luftfartyg gäller denna lag endast såvitt regeringen förordnar därom.

I fråga om radioaktiva varor gäller denna lag endast i den mån den är förenlig med atomenergilagen (1956:306) respektive strålskyddslagen (1958:110) och med stöd av dessa lagar meddelade föreskrifter eller villkor.

5 § Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att meddela föreskrifter om vilka varor som skall anses utgöra farligt gods enligt 2 § med hänsyn till transportmedel, godsmängd eller andra transportförhållanden.

6 § Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om eller för särskilt fall besluta om undantag från lagens tillämpning på

1. transporter med utländska fartyg och luftfartyg,
2. försvarsmaktens transporter,
3. vissa transporter eller vissa slag av transporter i övrigt.

Regeringen får överlåta åt myndighet att meddela föreskrifter om eller för särskilt fall besluta om undantag enligt första stycket 2 och 3.

Säkerhetsbestämmelser

7 § Transport får ske endast på de villkor och under de förutsättningar som anges i denna lag eller med stöd av lagen meddelade föreskrifter.

8 § Vid transport skall de åtgärder vidtas och den försiktighet iakttas som fordras för att hindra eller motverka, att det farliga godset orsakar skador på människor, djur, egendom och i miljön. Transportmedel och andra transportanordningar skall vara av sådan beskaffenhet att de står emot påkänningarna vid transport.

9 § Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att meddela föreskrifter om klassificering av farligt gods, om transportmedel och andra transportanordningar, märkning, uppgiftsplikt, säkerhetsutrustning, lastning, lossning, förvaring och annan hantering av farligt gods samt om försiktighetsmått och åtgärder i övrigt, allt i den utsträckning som krävs från transportsäkerhetssynpunkt.

Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att föreskriva att transportmedel och andra transportanordningar får användas vid transport endast om de är provade och godkända.

10 § Om det är av särskild betydelse från transportsäkerhetssynpunkt får regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer förbjuda vissa slag av transporter eller föreskriva att vissa slag av transporter får ske endast efter tillstånd eller förhandsanmälan.

Tillsyn

11 § Tillsynen över efterlevnaden av denna lag och de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen skall utövas av myndighet som regeringen bestämmer.

12 § För tillsynen enligt denna lag äger tillsynsmyndighet tillträde till områden, lokaler och andra utrymmen, som används i samband med transport, eller till transportmedel och transportanordningar. Myndigheten har rätt att få de upplysningar, handlingar och prov som behövs för tillsynen. För uttagna prov utgår inte någon ersättning.

Det åligger polismyndigheterna att lämna den handräckning som behövs för tillsynen.

13 § Tillsynsmyndighet får meddela de förelägganden eller förbud som uppenbart behövs för att denna lag eller de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen skall efterlevas.

I beslut om föreläggande eller förbud kan tillsynsmyndigheten utsätta vite.

Underlåter någon att vidta en förelagd åtgärd, får tillsynsmyndigheten förordna om rättelse på den försumliges bekostnad.

14 § Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om skyldighet för polismän att hindra fortsatt transport om transporten strider mot denna lag eller med stöd av lagen meddelade föreskrifter och fortsatt transport inte kan ske utan påtaglig risk för skada.

Avgifter

15 § Regeringen bemyndigas att föreskriva om avgifter för myndighets verksamhet enligt denna lag.

Ansvar och sekretess

16 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

1. föreskrifter som meddelats med stöd av 9 eller 10 §.
2. förelägganden eller förbud som meddelats med stöd av 13 §, dock inte om föreläggandet eller förbudet omfattas av ett vitesföreläggande döms till böter eller fängelse i högst ett år.

Ansvar enligt första stycket inträder inte om ansvar för gärningen kan ådömas enligt brottsbalken.

17 § Den som har tagit befattning med ett ärende som avses i denna lag får inte obehörigen röja eller utnyttja vad han därvid har erfarit om någons affärs- eller driftförhållanden.

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

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Regeringen får meddela de övergångsbestämmelser som behövs.

2 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1973: 329) om hälso- och miljöfarliga varor

Härigenom föreskrivs att 3 § lagen (1973: 329) om hälso- och miljöfarliga varor skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §

Lagen gäller ej vara som är att anse som

- | | |
|---|--|
| 1. livsmedel enligt livsmedelslagen (1971: 511), | |
| 2. läkemedel enligt läkemedelsförordningen (1962: 701), | |
| 3. fodermedel enligt <i>förordning-</i> | 3. fodermedel enligt <i>lagen</i> (1961: |
| <i>en</i> (1961: 381) om tillverkning av | 381) om tillverkning av och handel |
| och handel med fodermedel m. m. | med fodermedel m. m. |

Ej heller gäller lagen i fråga om radioaktiva ämnen och andra källor till joniserande strålning.

I fråga om brandfarlig eller explosiv vara äger lagen tillämpning endast i den mån varan är hälso- eller miljöfarlig av annat skäl än som föranlett att den hänförs till nämnda varukategorier.

I fråga om transport av sådana hälso- och miljöfarliga varor som är farligt gods enligt lagen (0000:000) om transport av farligt gods gäller denna lag endast i den utsträckning som regeringen förordnar.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

3 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1975: 69) om explosiva och brandfarliga varor

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1975: 69) om explosiva och brandfarliga varor skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Regeringen bemyndigas att i fråga om varor som består av eller innehåller explosivt eller pyrotekniskt ämne (explosiva varor) samt i fråga om brandfarliga varor meddela föreskrifter som gäller tillverkning, handel, hantering, förvärv, överlåtelse, transport eller införsel eller som i övrigt är påkallade från säkerhetssynpunkt.

¹ Senaste lydelse 1977: 424.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om avgifter för provning, kontroll eller besiktning eller annan verksamhet enligt bestämmelse som avses i första stycket.

Regeringen får överlåta åt förvaltningsmyndighet att meddela sådana föreskrifter som avses i första och andra styckena och åt kommun att meddela sådana föreskrifter som avses i andra stycket.

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

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

4 Förslag till**Lag om ändring i strålskyddslagen (1958: 110)**

Härigenom föreskrivs att 22 § och rubriken närmast före 22 § strålskyddslagen (1958:110) skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse****Transport och transitering m. m.******Förtullning***22 §¹

Om *transport och* förtullning av radioaktivt ämne förordnar regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer.

Om förtullning av radioaktivt ämne förordnar regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

¹ Senaste lydelse 1975: 709.

Utdrag
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1981-11-12

Närvarande: statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Ullsten, Wikström, Friggebo, Åsling, Söder, Johansson, Wirtén, Andersson, Boo, Petri, Eliasson, Gustafsson, Elmstedt, Tillander, Ahrland, Molin

Föredragande: statsrådet Elmstedt

Lagrådsremiss om transport av farligt gods

1 Inledning

I januari 1979 tillkallades en särskild utredare med uppdrag att utreda vissa frågor om transport av farligt gods.

Utredaren, som arbetar under namnet kommittén för transport av farligt gods, avlämnade i september 1980 delbetänkandet (Ds K 1980: 10) Säkrare transporter av farligt gods, del I.¹ Betänkandet bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

Efter remiss har yttranden över betänkandet avgetts av kammarrätten i Jönköping, rikspolisstyrelsen, försvarets materielverk, försvarets forskningsanstalt, socialstyrelsen, postverket, statens järnvägar (SJ), trafiksäkerhetsverket, sjöfartsverket, luftfartsverket, transportrådet, statskontoret, riksrevisionsverket, statens naturvårdsverk, produktkontrollnämnden, statens strålskyddsinstitut, kommerskollegium, generaltullstyrelsen, arbetarskyddsstyrelsen, statens industriverk, statens kärnkraftinspektion, statens provningsanstalt, statens brandnämnd, länsstyrelserna i Stockholm, Kalmar, Kristianstads, Malmöhus, Göteborgs och Bohus samt Västernorrlands län, miljödatanämnden, fartygsmiljöutredningen (K 1973: 04), atomlagstiftningskommittén (I 1979: 05), AB Svenska Godscentraler (ASG), Bilspedition AB, Centralorganisationen SACO/SR, Ingenjörsvetenskapsakademien, Landsorganisationen i Sverige, Plast- och kemikalieleverantörers förening, SAS, Svensk pilotförening, Svenska hamnförbundet, Svenska kommunförbundet, Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska petroleum institutet, Svenska transportarbetareförbundet, Svenska åkeriförbundet, SHIO-familjeföretagen, Sveriges kemiska

¹ Betänkandet avgavs av ledamoten av riksdagen Rolf Sellgren.

industrikontor, Sveriges redareförening, Sveriges speditorförbund, Tjänstemännens centralorganisation och Transporttekniska föreningen.

Lantbrukarnas riksförbund har förklarat sig avstå från att avge yttrande. Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd har hänvisat till de yttranden som avgetts av Svenska åkeriförbundet och Svenska transportarbetareförbundet. Sveriges industriförbund har anslutit sig till vad Sveriges kemiska industrikontor anfört. Standardiseringskommissionen i Sverige har förklarat sig inte ha något att anföra beträffande förslagen.

Länsstyrelserna i Stockholms och Göteborgs och Bohus län har bifogat yttranden från bl. a. ett antal kommuner. Industriverket har bifogat yttrande från sprängämnesinspektionen och arbetarskyddsstyrelsen från ett antal yrkesinspektionsdistrikt.

En sammanställning av remissyttrandena bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

Jag anhåller nu att få ta upp de frågor som behandlas i betänkandet.

2 Bakgrund

Det finns ett omfattande system av säkerhetsföreskrifter för transport av farligt gods. Dessa föreskrifter återfinns i internationella överenskommelser samt i nationella lagar, regeringsförordningar och myndighetsföreskrifter. De olika regelverken innehåller föreskrifter om bl. a. klassificering, dvs. indelning av farligt gods i olika farlighetsklasser, förpackning, märkning, dokumentering, transportmedlets beskaffenhet och lastsäkring.

I Sverige har regleringen på grund av sin detaljrikedom och tekniska karaktär till helt övervägande delen karaktären av myndighetsföreskrifter.

Med stöd av lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg – sjösäkerhetslagen – (omtryckt 1978: 109, ändrad senast 1981: 318) har sjöfartsverket meddelat föreskrifter för sjötransport av farligt gods. På motsvarande sätt har luftfartsverket med stöd av luftfartslagen (1957: 297, omtryckt 1979: 643, ändrad 1981: 811) meddelat föreskrifter för lufttransporter. För järnvägstransporter av farligt gods gäller de normalvillkor en järnväg enligt järnvägstrafikstadgan (1966: 202, ändrad senast 1981: 64) är skyldig att fastställa. Sjöfartsverket, luftfartsverket och statens järnvägar har vart och ett inom sitt område det övergripande ansvaret för bl. a. säkerheten vid transportererna.

Ansvaret för vägtransporter av farligt gods åvilar de myndigheter, som har ansvaret för olika varukategorier, de s. k. produktkontrollmyndigheterna. Föreskrifter för vägtransporter har meddelats främst av industriverket med stöd av lagen (1975: 69) om explosiva och brandfarliga varor (ändrad senast 1977: 424) och av produktkontrollnämnden med stöd av lagen (1973: 329) om hälso- och miljöfarliga varor (ändrad senast 1980: 217). Vidare ansvarar statens kärnkraftinspektion enligt atomenergi-

lagen (1956:306, ändrad senast 1980:179) för transport av klyvbart radioaktivt material, statens strålskyddsinstitut enligt strålskyddslagen (1958:110, ändrad senast 1981:291) för transport av icke klyvbart radioaktivt material, socialstyrelsen enligt läkemedelsförordningen (1962:701, ändrad senast 1981:467) för transport av läkemedel samt statens naturvårdsverk enligt förordningen (1975:346) om miljöfarligt avfall (ändrad senast 1981:312) för transport av sådant avfall.

Sverige tillämpar de internationella överenskommelser om transport av farligt gods som har betydelse för landet. Det är främst ADR (den europeiska överenskommelsen om internationell vägtransport av farligt gods), RID (det internationella reglementet om befordran av farligt gods på järnväg), RAR (bestämmelser för flygtransport av farligt gods) och IMDG-koden (internationell kod för transport av farligt gods till sjöss) samt de s. k. kemikalie- och gasbulkkoderna för sjötransporter.

Nuvarande organisatoriska ordning för vägtransporter fick sin utformning år 1973. I samband med att Sveriges anslutning till ADR då behandlades, diskuterades också frågan om en särskild lagstiftning för nationella transporter av farligt gods skulle införas och ett särskilt transportsäkerhetsorgan inrättas (prop. 1973:143). Övervägandena ledde fram till att frågan borde lösas inom ramen för gällande produktlagstiftning. I propositionen påpekades att den organisatoriska lösning som föreslogs fick anses vara av provisorisk karaktär i avvaktan på att man fick ytterligare underlag för en bedömning bl. a. genom arbetsmiljöutredningens (S 1970:35) arbete och de erfarenheter som kunde vinnas sedan det föreslagna systemet hade varit i kraft under viss tid.

Riksdagen delade den uppfattning som kommit till uttryck i propositionen (TU 1973:24, rskr 1973:334).

Frågan om transport av farligt gods berördes härefter bl. a. i prop. 1976/77:49 om arbetsmiljölag m. m. Föredragande departementschefen framhöll där bl. a. angelägenheten av samordnade insatser på området.

I ett par motioner (1976/77:52 och 1976/77:813) hemställdes bl. a. att riksdagen skulle ge regeringen i uppdrag att tillsätta en utredning med uppgiften att samordna bestämmelser och myndighetsansvar för transport av farligt gods.

Trafikutskottet (TU 1977/78:1) yttrade i anledning av motionerna att det torde få ankomma på regeringen att ta de initiativ som behövdes för en allsidig prövning av frågorna om koncentration av det samlade ansvaret och samordnade bestämmelser för transport av farligt gods. Utskottet hemställde att riksdagen som sin mening skulle ge regeringen det anförda till känna. Riksdagen biföll vad utskottet hemställt (rskr 1977/78:8).

För en mer utförlig beskrivning av nuvarande förhållanden hänvisas till betänkandet.

3 Föredraganden

3.1 Allmänna synpunkter

I transportsammanhang är farligt gods en samlingsbenämning på en mängd olika ämnen, som på ett eller annat sätt kan vålla skador på människor, miljö eller egendom. Några exempel på allmänt kända och ofta förekommande ämnen är klor, bensin och sprängämnen.

En transport innebär i allmänhet varierande påfrestningar på grund av temperaturväxlingar, skakningar m. m. Detta betyder att risken för skador på grund av det farliga godset ökar i förhållande till risken vid stationär hantering. Att vi trots detta tillåter transporter beror på att det moderna industrisamhället inte kan avvara det farliga godset och därmed inte heller avstå från att transportera det. Transporter av farligt gods är därför nödvändiga.

Huvudsyftet med den offentliga regleringen av verksamheten transport av farligt gods bör enligt min mening vara att skydda människor, miljö och egendom. Vi måste därför ha ett effektivt säkerhetssystem som neutraliserar riskerna vid transporter. Ett hundra procentigt skydd åstadkommer vi emellertid först genom att helt förbjuda transporter. Detta är som jag nyss sade inte möjligt i vårt samhälle. Även om skyddet för människor, miljö och egendom är det primära måste därför en ständig avvägning göras mellan säkerhetsintresset och intresset av att kunna transportera till en rimlig kostnad.

Målet för den offentliga regleringen av verksamheten transport av farligt gods anser jag därför kunna uttryckas så att regleringen skall ge rimlig säkerhet åt människor, miljö och egendom och samtidigt möjliggöra en rationell och effektiv transportverksamhet, både för näringslivet och myndigheter.

Av betänkandets redogörelse för nuvarande förhållanden framgår att detta mål f. n. inte är uppfyllt i Sverige. Utredaren har belyst en rad brister och som huvudsakliga orsaker till dessa pekat på produktkontrollanknytningen av vägtransportföreskrifterna, antalet författningar och inblandade myndigheter, skillnaderna i regleringen mellan nationella och internationella vägtransporter och skillnaderna i regleringen mellan de nationella vägtransporterna och andra transporter över huvud taget.

Betänkandet innehåller förslag till en ny myndighetsorganisation och lagstiftning som syftar till att undanröja dessa orsaker och därmed ge säkrare transporter. Grundtanken bakom förslagen är, att författningar och myndighetsansvar skall samordnas, att vägtransportregleringen i likhet med övriga transportgrenar skall bli transportorienterad samt att skillnaderna mellan inhemsk och internationell reglering skall utjämnas.

En enig remissopinion delar utredarens uppfattning att det behövs såväl organisatoriska som författningsmässiga förändringar. Också de princi-

piella huvuddragen i utredarens förslag har i huvudsak bemötts positivt. Några remissinstanser, främst naturvårdsverket och produktkontrollnämnden, ser dock en viss fara i att alltför starkt betona transportinriktningen. De menar att detta bl. a. kan leda till en för snäv syn på vilka risker som skall beaktas och även till vissa organisatoriska nackdelar.

För egen del anser jag att utredarens analys av brister i nuvarande organisation och författningsreglering och av orsakerna till bristerna i allt väsentligt är riktig. Som en konsekvens av detta synsätt ansluter jag mig också till de huvudprinciper på vilka utredarens förslag bygger: samordning, transportorientering och internationell anpassning, principer vilka jag menar alla är ägnade att öka säkerheten i transportverksamheten.

Sverige har godkänt en rad internationella överenskommelser om transport av farligt gods. Vi har alltså för internationella transporter accepterat den säkerhetsnivå dessa överenskommelser anger och den riskvärdering som de bygger på. Rimligen bör vi då också som huvudprincip acceptera dem för inhemska transporter, även om undantag eller tillägg ibland kan vara motiverade.

Genom att acceptera de internationella normerna skapar man enligt min uppfattning goda förutsättningar för en säker och rationell transporthandling: vi slipper i stor utsträckning dubbla regelsystem, handelsutbytet underlättas, ett tekniskt komplicerat och volymmässigt omfattande författningsarbete kan reduceras. Självfallet måste Sverige i det internationella samarbetet bevaka att säkerheten bibehålls på en hög nivå och verka för att de ambitioner i fråga om bl. a. arbetsmiljö och miljöskydd som kommit till uttryck i svensk lagstiftning gör sig gällande också internationellt. De svenska myndigheterna har härvid ett initiativansvar.

Utredarens förslag omfattar inte sjöbulktransporter. Som skäl för att utelämna dessa transporter har utredaren anfört, att de säkerhetsproblem som är förenade med dem är särpräglade och sjöfartsspecifika. Vidare pekats på att de, till skillnad från andra transporter, inte ingår som delar i kombinerade transporter, varför det inte finns något större samordningsbehov. Ingen remissinstans har framfört någon erinran mot denna avgränsning. Jag delar också uppfattningen att sjöbulktransporterna inte bör behandlas i detta sammanhang.

I det följande avser jag att behandla de förslag till ny lagstiftning och myndighetsorganisation för transport av farligt gods som bör föreläggas riksdagen. Förslagets genomförande kräver därutöver en rad detaljerade överväganden vilka det ankommer på regeringen att göra. Dessa frågor kommer jag att beröra endast översiktligt.

3.2 Organisatoriska frågor

3.2.1 Inledning

Ett mycket stort antal myndigheter är i dag direkt eller indirekt inblandade i verksamheten transport av farligt gods. De direkt berörda är sjöfartsverket, luftfartsverket, SJ, industriverket, produktkontrollnämnden, naturvårdsverket, socialstyrelsen, kärnkraftinspektionen, strålskyddsinstitutet, arbetarskyddsstyrelsen, sprängämnesinspektionen, länsstyrelser, hälsovårdsnämnder och yrkesinspektionen.

Utredaren konstaterar att den splittrade bild, som denna mångfald av myndigheter erbjuder, hindrar enskilda och myndigheter att handla säkert och rationellt i frågor rörande transport av farligt gods. I betänkandet läggs därför fram organisatoriska förslag som avses medföra att såväl den föreskrivande som den kontrollerande myndighetsverksamheten koncentreras samt att dubbelkompetenser respektive brist på kompetens undanröjs.

Inte någon remissinstans har ifrågasatt behovet av att förenkla myndighetsorganisationen. Majoriteten anser också att förenklingen bör ske genom koncentration av myndighetsansvaret. Kommunförbundet förordar dock att en lösning söks inom gällande myndighetsfunktioner.

För egen del anser jag att det från säkerhets- och effektivitetssynpunkter och därmed också från kostnadssynpunkt är nödvändigt att – i kombination med en samlad lagstiftning – koncentrera myndighetsansvaret. Det är enligt min mening inte möjligt att åstadkomma en tillräckligt effektiv insats utan organisatoriska förändringar.

Efter att ha prövat lösningar som omfattat alla transportslag, har utredaren stannat för ett samordningsalternativ som endast omfattar landtransporter, dvs. väg- och järnvägstransporter. Utredaren har redovisat starka skäl för att samla land- och sjötransporterna inom en myndighet. Han har emellertid bedömt att en sådan lösning, med hänsyn till den allmänna sjösäkerhetens krav, skulle medföra ökade kostnader för det allmänna och bl. a. därför ansett sig förhindrad att föreslå en sjö- och landtransportmyndighet.

Åtskilliga remissinstanser har kritiserat att förslaget begränsats till landtransporterna. Bl. a. rikspolisstyrelsen, försvarets materielverk, SJ, transportrådet, industriverket, ASG, Bilspedition AB, speditörförbundet, åkeriförbundet, kemikontoret och industriförbundet har anfört att i vart fall sjö- och landtransporter bör samordnas.

Jag delar uppfattningen att det skulle vara till fördel för säkerheten och effektiviteten vid transport av farligt gods att samordna alla transportslagen i en myndighet. Av betänkandet framgår emellertid att en utbrytning av transportfunktionen ur sjöfartsverket och luftfartsverket i dag skulle medföra ökade utgifter för staten som inte motsvaras av omedelbara besparingar på annat håll. Det är enligt min mening inte tänkbart att finansiera nya utgifter med svårberäknade framtida positiva effekter för samhälls-ekonomin. De stora problemen i dag finns på landtransportsidan. Det

primära är därför att samordna myndighetsansvaret för landtransporterna. Jag biträder följaktligen i huvudsak utredarens förslag till en ny myndighetsorganisation för landtransporterna. I det följande skall jag emellertid utveckla hur jag anser att man kan gå ett steg längre i samordning genom att knyta den nya landtransportorganisationen till sjöfartsverket. En sådan samordning kommer också lufttransporterna till godo.

3.2.2 Föreskrivande myndigheter

I betänkandet har åtskillnad gjorts mellan de myndigheter som har att meddela föreskrifter och de som uteslutande har tillsynsfunktioner. Jag följer samma uppdelning här.

Utredaren har föreslagit att de funktioner med avseende på transport av farligt gods som f. n. åvilar industriverket, produktkontrollnämnden, naturvårdsverket, socialstyrelsen samt SJ i sin helhet skall utbrytas ur nämnda myndigheter och sammanföras till en ny enhet inom transportrådet. Till samma enhet skall också enligt förslaget föras viss föreskrivande verksamhet som ligger hos kärnkraftinspektionen och strålskyddsinstitutet. Den nya enheten har i betänkandet kallats farligt-godsenheten, FGE. I fortsättningen använder också jag denna benämning.

FGE skall enligt betänkandet ha ett verksamhetsområde som omfattar landtransporter, visst ansvar för information för alla transportslag samt uppgiften att verka för samordning mellan transportslagen. I fråga om radioaktivt material föreslås att ansvaret begränsas till att avse föreskrivande verksamhet.

Organisatoriskt föreslås FGE få en självständig ställning i transportsäkerhetsfrågor och i sådana frågor ledas av en delegation med företrädare för berörda myndigheter och organisationer. En rådgivande nämnd föreslås biträda FGE.

Ansvar för sjö- och lufttransporter föreslås i betänkandet ligga kvar oförändrat hos sjöfartsverket respektive luftfartsverket.

En ny enhet för landtransporter

Den föreslagna metoden att samordna myndighetsansvaret, nämligen genom att bryta ut funktionerna rörande farligt gods ur de nu ansvariga myndigheterna och föra samman funktionerna på en hand har godtagits vid remissbehandlingen. Några invändningar mot att den samlade myndighetsfunktionen integreras i en befintlig myndighet har inte heller gjorts.

Utredarens val av transportrådet som den myndighet i vilken integrering skall ske har däremot mött en hel del kritik.

Riksrevisionsverket, länsstyrelsen i Malmöhus län, socialstyrelsen, produktkontrollnämnden m. fl. har pekat på att transportrådet saknar kunskap om produkterna ävensom kompetens att bedöma de hälso- och miljöfarliga aspekterna och avstyrker på grund därav en anknytning till transportrådet.

Sjöfartsverket förordar att FGE lokaliseras till verket. På så sätt skulle

man enligt verket kunna ta ett mer samlat grepp kring transportfrågorna utan att verkets totalansvar för sjösäkerheten behöver rubbas. Industriverket förordar också anknytning av FGE till sjöfartsverket och pekar bl. a. på att det är viktigt med nära och enkla vägar till samarbete mellan FGE och sjöfartsverket. Liknande resonemang har förts av kemikontoret, redareföreningen och hamnförbundet.

Yrkesinspektionsdistrikten i Stockholm och Härnösand förordar arbetarskyddsstyrelsen. Arbetarskyddsstyrelsen och naturvårdsverket har båda ifrågasatt om inte trafiksäkerhetsverket vore lämpligt, bl. a. med hänsyn till detta verks tekniska kunskaper och regionala organisation. Produktkontrollnämnden föreslår att en förläggning till trafiksäkerhetsverket, alternativt sjöfartsverket, övervägs.

Valet av transportrådet tillstyrks eller lämnas utan erinran av bl. a. SJ, transportrådet, länsstyrelsen i Stockholms län, LO, ASG, Bilspedition och speditörförbundet.

För egen del finner jag inget skäl att bedöma frågan om utbrytning och sammanförande av ansvaret för farligt gods på annat sätt än utredaren och remissinstanserna gjort. Jag biträder alltså utredarens förslag härom. De skäl utredaren anfört för att integrera FGE i en befintlig myndighet finner jag också riktiga.

I fråga om tänkbara myndigheter att integrera FGE i har som jag nyss nämnt flera förslag framförts: transportrådet, trafiksäkerhetsverket, arbetarskyddsstyrelsen, någon produktkontrollmyndighet och sjöfartsverket.

Som jag tidigare redovisat har jag anslutit mig till grundtanken att verksamheten bör vara transportinriktad. En konsekvens härav är, att man inte bör förlägga verksamheten till en produktansvarig myndighet utan till en myndighet med transportanknytning. Det skäl som främst talar mot ett produktkontrollorgan är att det inte finns något sådant med ansvar som omfattar alla typer av farligt gods.

Arbetarskyddsstyrelsen har i sitt remissyttrande anfört att styrelsen otvivelaktigt har en betydande kompetens inom området transport av farligt gods, men att styrelsen ändock inte bör komma i fråga på grund av sina redan nu omfattande och krävande myndighetsuppgifter inom det egentliga arbetsmiljöområdet. – Jag delar den uppfattning arbetarskyddsstyrelsen framfört.

Trafiksäkerhetsverket är en tekniskt inriktad myndighet med regional organisation, två faktorer som skulle kunna vara till nytta för FGE, den regionala organisationen främst vid tillsynsverksamhet. Verket har erfarenhet av fordonstekniska kontroller och kontroll av lastförankring i samband med flygande inspektioner. I övrigt saknar verket emellertid direkt erfarenhet av såväl transporter som farligt gods och dess verksamhet är helt inriktad på vägtrafik. Jag är därför inte beredd att förorda trafiksäkerhetsverket.

Transportrådet har med sin planerande och samordnande verksamhet,

som omfattar alla trafikgrenar, och sin organisatoriska uppbyggnad många fördelar att erbjuda. De invändningar som under remissbehandlingen framförts mot transportrådet gäller främst rådets brist på kompetens rörande det farliga godset. Detta anser jag dock i och för sig vara en brist som kan hävas dels genom att sådan kompetens tillförs rådet, dels genom samråd med produktkontrollmyndigheterna. I stora delar instämmer jag därför i de argument utredaren framfört när han motiverat sitt val av transportrådet.

Samtidigt finner jag att det utpräglade behovet av samordning mellan land- och sjötransporter talar för att FGE i stället förläggs till sjöfartsverket. Detta innebär att rutinerna för samarbete mellan sjö- och landtransporter kan förenklas. Eftersom verket redan nu har ett omfattande ansvar för transport av farligt gods, finns där kunskaper och erfarenheter av transporter, transportmedel – även landtransportmedel på grund av färjetrafiken – och farligt gods. Sjöfartsverket har också betydande erfarenhet av det internationella transportsamarbetet. Sjöfartsverkets resurser är naturligtvis inte så dimensionerade att de räcker också för landtransportverksamheten. En kombination av sjöfartsverkets resurser och de som finns hos de nuvarande landtransportmyndigheterna kommer dock enligt min mening att ge möjligheter till en rationell och effektiv organisation för transport av farligt gods. De fördelar en sådan kombination innebär är enligt min uppfattning så betydande att de överväger de nackdelar som kan vara förenade med att man till ett enskilt trafikverk knyter arbetsuppgifter som avser andra trafikgrenar än verkets huvuduppgifter gör.

Organisationsformen

Som skäl för att ge FGE en självständig ställning i transportsäkerhetsfrågor har utredaren anfört dels att det utåt bör framgå att det är fråga om ett organ med ansvar för just transport av farligt gods, dels att man med ett särskilt beslutande organ får en beslutsfunktion som har sakkunskap på flera viktiga områden, bl. a. produktkontroll och teknik.

Den föreslagna organisationsformen tillstyrks av bl. a. rikspolisstyrelsen, industriverket, ASG, Bilspedition och kemikontoret. Industriverket har i sitt yttrande understrukit att dess erfarenheter av frågor om farligt gods bekräftar uppfattningen om att FGE bör ha en självständig ställning.

Transportrådet, statskontoret och riksrevisionsverket avstyrker förslaget, eftersom det enligt dem vore mest naturligt och effektivt om transportrådets samordnande och planerande kompetens kan utnyttjas på alla nivåer i organisationen.

Den organisationsform utredaren dragit upp riktlinjerna för utgår från transportrådets förutsättningar. Sjöfartsverkets organisation och arbetsuppgifter medför naturligen att förutsättningarna blir annorlunda.

Sjöfartsverkets organisation ser i korthet ut på följande sätt. Verket leds av en styrelse, som består av generaldirektören och sju andra ledamöter. Den centrala förvaltningen är indelad i fem avdelningar, nämligen driftav-

delningen, sjökarteavdelningen, sjöfartsinspektionen, ekonomiavdelningen och administrativa avdelningen.

Sjöfartsinspektionen, som är den avdelning som är av intresse i detta sammanhang, förestås av en sjösäkerhetsdirektör. Sjösäkerhetsdirektören har enligt förordningen (1969: 320) med instruktion för sjöfartsverket (omtryckt 1975: 1070, ändrad senast 1979: 1044) att avgöra vissa frågor som ankommer på sjöfartsverket. Sjöfartsinspektionen är i sin tur indelad i sektioner, varav sektionen för transport av farligt gods är en. Dess uppgifter rör ärenden om fartygs konstruktion och utrustning för säker transport av olja, kemikalier, kondenserade gaser och andra farliga ämnen i bulk och i förpackad form, ärenden om lasters fysikaliska och kemiska egenskaper, åtgärder mot riskerna i samband med transport av farligt gods samt ärenden om åtgärder mot vattenförorening från fartyg.

Jag förordar att FGE knyts till sjöfartsinspektionen. FGE och sjöfartsinspektionen bör enligt min mening sammanföras praktiskt och beslutsmässigt så långt det är ändamålsenligt med hänsyn till de skilda förutsättningar som gäller för sjö- och landtransporter.

Även med FGE i sjöfartsverket är det enligt min mening lämpligt att kombinera verksamheten med en delegation, vars ledamöter bör företräda berörda myndigheter. Delegationens uppgift bör bl. a. vara att bistå med sakkunskap inom de skilda områden som påverkar och påverkas av verksamheten – t. ex. järnvägsfrågor och produktkontroll – att medverka vid avvägningen mellan de olika transportgrenarnas intressen, att biträda vid samordningen mellan transportslagen och vid den långsiktiga planeringen av verksamheten.

Jag anser alltså att en knytning till sjöfartsverket kommer att innebära effektivitetsvinster och därigenom kostnadsbesparingar och bättre säkerhet. Ibland kommer man att behöva göra avvägningar mellan olika intressen. Detta medför att såväl de specifika landtransportintressena som produktkontrollintressena måste tillförsäkras ett reellt inflytande på verksamheten.

Man kan diskutera några olika metoder för att åstadkomma ett sådant inflytande. Vilken metod som är lämplig beror i viss mån på i vilken utsträckning landtransportfunktionen integreras i sjöfartsverket. En möjlighet är att föreskriva skyldighet för sjöfartsverket att i vissa landtransportfrågor fatta beslut i samråd med delegationen. Regeringen bör i sådant fall avgöra frågor om vilka enighet inte kan uppnås. En annan möjlighet är att utöka sjöfartsverkets styrelse med företrädare för bl. a. SJ och produktkontrollmyndigheterna. Slutligen kan man tänka sig att ge delegationen en begränsad beslutsrätt.

Jag har för avsikt att återkomma till regeringen med ett förslag om en kommitté som skall utforma organisationens detaljer. Åt en sådan kommitté bör det uppdras att närmare ange hur och i vilken utsträckning sjö- och landtransportfunktionerna skall samordnas, delegationens omfattning och

sammansättning samt formerna för det inflytande för bl. a. SJ och produktkontrollmyndigheterna som jag ovan behandlat. I organisationskommittén bör enligt min mening finnas företrädare bl. a. för de olika transportslagen.

I anslutning till vad jag tidigare anfört om delegationen vill jag här framhålla att det av effektivitetsskäl är önskvärt att antalet ordinarie ledamöter inte blir för stort och i vart fall inte överstiger tio.

Utredaren har vidare föreslagit att en rådgivande nämnd efter förebild av den som f. n. finns vid industriverket skall knytas till FGE. För egen del anser jag att en sådan nämnd har en funktion att fylla som ett forum för information och samråd i en något vidare krets av intressenter än vad jag menar bör ingå i delegationen. Jag förordar därför att en nämnd med i huvudsak samma sammansättning och omfattning som den nuvarande rådgivande nämnden bildas och knyts till den nya organisationen.

Resursfrågor kommer jag senare att ta upp (avsnitt 4).

Verksamhetsområdet

Förslaget till verksamhetsområde för FGE har vid remissbehandlingen i sina huvuddrag lämnats utan erinringar, liksom utredarens beskrivning av FGE:s arbetsuppgifter. Vissa påpekanden har dock gjorts.

Enligt förslaget skall FGE:s huvudsakliga uppgift vara att ansvara för sådana landtransporter som omfattas av förslaget till lag om transport av farligt gods. Lagförslaget avgränsar begreppet farligt gods så, att det inte omfattar alla varor som är hälso- och miljöfarliga enligt lagen om hälso- och miljöfarliga varor. Det kan därför uppstå situationer, när transportföreskrifter kan behöva meddelas också enligt lagen om hälso- och miljöfarliga varor.

Naturvårdsverket och produktkontrollnämnden anser att denna ordning är olämplig från flera synpunkter, bl. a. organisatoriska. Naturvårdsverket, som utgör kansli åt produktkontrollnämnden, tvingas t.ex. behålla viss transportkompetens. De föreslår därför att begreppet farligt gods i lagen ges en vidare betydelse.

Av skäl som jag tidigare berört (avsnitt 3.1) är jag inte beredd att för svenskt nationellt bruk ge begreppet farligt gods ett vidare innehåll än vad utredaren föreslagit och som gäller internationellt. Detta behöver emellertid inte hindra att transportmyndigheterna, dvs. sjöfartsverket, inklusive FGE, och luftfartsverket får ansvaret för transporter även av sådana hälso- och miljöfarliga varor som inte är farligt gods – i den mån det finns behov av att reglera denna grupp varor. Bemyndigande härtill får lämnas i kungörelsen (1973: 334) om hälso- och miljöfarliga varor (ändrad senast 1981: 200). Naturvårdsverket och produktkontrollnämnden kan härigenom befrias från allt direkt transportansvar av hälso- och miljöfarliga varor.

Jag föreslår alltså att FGE (liksom sjöfartsverket och luftfartsverket) får detta, i förhållande till utredningsförslaget, något utökade ansvarsområde. I övrigt ansluter jag mig till utredarens förslag. FGE:s ansvarsområde bör

således omfatta landtransporter av farligt gods och hälso- och miljöfarliga varor, visst informationsansvar för alla transportslag samt ansvaret för samordning mellan transportslagen. I fråga om radioaktivt material, inklusive klyvbara ämnen, bör ansvaret vara begränsat till att avse sådan föreskrivande verksamhet som avser konventionella transportsäkerhetsbestämmelser.

Som jag tidigare nämnt avser jag att föreslå att en kommitté får i uppdrag att utforma den nya organisationens detaljer. Först sedan resultatet av kommitténs arbete föreligger torde man kunna precisera var inom myndigheten de skilda arbetsuppgifterna bör utföras. De principer för ansvarsområdets innehåll som jag nu angett anser jag emellertid inte behöva påverkas av organisationens detaljutformning.

3.2.3 Tillsynsmyndigheter

I betänkandet föreslås att tillsynen över sjö- och lufttransporterna även i fortsättningen skall handhas av sjöfartsverket respektive luftfartsverket.

Beträffande landtransporterna föreslås, att tillsynen skall utövas av polismyndigheterna i fråga om transporter på väg, tullmyndigheterna i fråga om gränsöverskridande trafik, yrkesinspektionen i fråga om fasta anläggningar som terminaler och hamnar, sprängämnesinspektionen i fråga om brandfarliga och explosiva varor, men även i fråga om tekniska förhållanden i allmänhet, samt strålskyddsinstitutet och kärnkraftinspektionen i fråga om radioaktivt material. Transportrådet slutligen skall enligt betänkandet samordna verksamheten.

I förslaget till lag om transport av farligt gods har utredaren angett de befogenheter han ansett erforderliga för en effektiv tillsyn. Vissa av de tänkta myndigheterna har emellertid ansetts ha tillräckliga befogenheter enligt annan lagstiftning. Frågor om tillsynsmyndigheternas befogenheter återkommer jag till (avsnitt 3.3).

Utredaren har också presenterat de riktlinjer efter vilka han anser att tillsynen skall bedrivas, nämligen med tyngdpunkten på förebyggande tillsyn och med komplement av ökad information, rådgivning och utbildning till såväl myndigheter som enskilda.

Organisationsförslagen beträffande sjö- och lufttransporter har lämnats utan erinran under remissbehandlingen.

Såvitt gäller landtransportorganisationen har flera remissinstanser däremot varit delvis negativa.

Bl. a. naturvårdsverket, produktkontrollnämnden, länsstyrelserna i Kalmar, Kristianstads, Malmöhus och Västernorrlands län har sålunda anfört i huvudsak, att de kunskaper om hälso- och miljöfarligt gods som länsstyrelser och hälsovårdsnämnder har liksom länsstyrelsernas ansvar för räddningstjänsten är nödvändiga förutsättningar för en effektiv och rationell tillsynsverksamhet. Myndigheterna har därför avstyrkt förslaget att länsstyrelserna och hälsovårdsnämnderna inte skall utöva någon tillsyn.

Generaltullstyrelsen har påpekat att järnvägsföretagen enligt 77 § tullstadgan (1973: 671, ändrad senast 1980: 451) har ansvaret för tullkontroll av varor som befordras med järnväg. På grund härav har styrelsen funnit det olämpligt att gränskontroll av järnvägstransporter anförtros tullverket. I övrigt har tullverket tillstyrkt förslagen.

Trafiksäkerhetsverket har ifrågasatt om inte viss tillsyn av vägtransporterna lämpligen borde utföras av verket. Trafiksäkerhetsverket har hänvisat bl. a. till att dess verksamhet med flygande inspektioner på ett smidigt sätt skulle kunna samordnas med kontroll av transport av farligt gods.

Kärnkraftinspektionen, strålskyddsinstitutet och atomlagstiftningskommittén har alla understrukit att det är nödvändigt att inspektionen och institutet har totalansvar för tillsynen över transport av radioaktivt material.

Bl. a. rikspolisstyrelsen, arbetarskyddsstyrelsen, länsstyrelserna i Stockholms samt Göteborgs och Bohus län, ASG, Bilspedition och kemi-kontoret har tillstyrkt förslagen till tillsynsorganisation för landtransporter.

För egen del vill jag anföra följande.

Tillsynen över sjö- och lufttransporter bör även i fortsättningen handhas av sjöfartsverket respektive luftfartsverket.

Beträffande landtransporterna är det i nuvarande statsfinansiella läge omöjligt att skapa en helt ny tillsynsmyndighet, som har den bredd i kunskaper och organisation som skulle behövas. Tillsynen måste därför, så som utredaren funnit, ordnas inom ramen för befintliga myndigheter. Detta medför att det inte torde gå att genomföra en så omfattande samordning av tillsynsverksamheten som i och för sig vore önskvärd.

Med den nyss angivna utgångspunkten finner jag utredarens förslag att bygga på de riksomfattande organisationer, som polisen, tullen och yrkesinspektionen har, väl underbyggda. Även principen att kombinera polis, tull och yrkesinspektion med mer specialbetonad kompetens från strålskyddsinstitutet, kärnkraftinspektionen och sprängämnesinspektionen finner jag välbetänt. De nu uppräknade myndigheterna har också enligt min åsikt realistiska möjligheter att verkligen utöva tillsyn. De här avsedda tillsynsuppgifterna flyter nämligen på ett naturligt sätt in i deras övriga myndighetsutövning. Yrkesinspektionen och dess chefsmyndighet arbetarskyddsstyrelsen har omfattande kompetens i frågor som rör hälso- och miljöfarliga varor. Jag anser därför inte att det är nödvändigt att utöka antalet myndigheter med hälsovårdsnämnder och länsstyrelser. Samarbete och erfarenhetsutbyte mellan hälsovårdsnämnder och länsstyrelser och de övriga bör naturligtvis ändå äga rum.

Jag instämmer i de synpunkter trafiksäkerhetsverket anfört angående verkets möjligheter till och lämplighet för att utöva tillsyn. Enligt min mening kan dock trafiksäkerhetsverket inte helt ersätta någon av de myndigheter jag anser bör ingå i tillsynsorganisationen. Eftersom jag dessutom

anser att antalet ansvariga myndigheter bör hållas nere förordrar jag en tillsynsorganisation som inte omfattar trafiksäkerhetsverket.

Som kärnkraftinspektionen och strålskyddsinstitutet påpekat bör huvudansvaret för tillsynen över transport av radioaktiva varor åvila dem.

Av de skäl generaltullstyrelsen åberopat bör gränskontroll av järnvägs-transporter inte utföras av tullmyndigheterna.

Med den sålunda skisserade tillsynsorganisationen kommer yrkesinspektionen, strålskyddsinstitutet, kärnkraftinspektionen och sprängämnesinspektionen att ha ansvarsområden som omfattar både väg- och järnvägstransporter. Enligt min mening måste dock SJ även i fortsättningen bedriva viss egen tillsyn över sina transporter, både de gränsöverskridande och de inrikes.

FGE, dvs. det nya landtransportorganet vid sjöfartsverket, bör få till uppgift att samordna tillsynsverksamheten.

Tillsyn över landtransporter av farligt gods bör sammanfattningsvis utövas enligt följande:

Polisen – i huvudsak på väg.

Tullen – gränsöverskridande trafik, med undantag för järnvägstransporter, men även kontroll av fordon och andra lastenheter som inkommer med fartyg. Tillsynen bör i första hand inriktas på inkommande trafik.

Yrkesinspektionen – i huvudsak i fasta anläggningar, t. ex. magasin, hamnar, bangårdar och större avsändarföretag.

SJ – järnvägstransporter.

Sprängämnesinspektionen – i huvudsak tillsyn över transport av brandfarliga och explosiva varor. Inspektionens allmänna tekniska kompetens bör dock kunna utnyttjas även vid andra transporter.

Strålskyddsinstitutet och kärnkraftinspektionen – inom sina respektive ansvarsområden.

FGE – samordning.

I likhet med remissinstanserna anser jag vidare att de principer för tillsynsverksamhetens bedrivande som utredaren skisserat är riktiga. En av de främsta uppgifterna för tillsynsmyndigheterna bör därför vara att verka förebyggande.

Det bör emellertid få ankomma på regeringen eller myndighet som regeringen utser att meddela anvisningar för tillsynen. Därvid kan också en mer detaljerad gränsdragning mellan myndigheternas ansvarsområden göras. Jag kommer senare att föreslå att erforderliga bemyndiganden ges i lagen om transport av farligt gods.

Den nu angivna organisationen bör naturligtvis verka oavsett om nationell lagstiftning eller en internationell överenskommelse gäller för transporten.

3.3 Lagstiftning

3.3.1 *Lagen om transport av farligt gods*

De nationella föreskrifter för transport av farligt gods som finns i dag utgår dels från sjösäkerhetslagen och luftfartslagen, dels – beträffande vägtransporterna – från produktkontrollagstiftningen. För järnvägstransporter finns inga offentligrättsliga föreskrifter. De föreskrifter som finns är avtalsvillkor som järnvägsföretagen på grund av en bestämmelse i järnvägstrafikstadgan är skyldiga att fastställa. Produktkontrollagstiftningens uppbyggnad medför att det saknas författningsstöd för att reglera vägtransporter av vissa ämnen, vilka är farliga vid transport.

I betänkandet läggs det fram ett förslag till en ny lag för transport av farligt gods vilken omfattar alla transportslag och alla de varuslag som anses farliga i transportsammanhang. I fråga om sjötransporter gäller lagen endast gods i förpackad form. Utredaren konstaterar att transport av farligt gods kräver en omfattande och detaljrik reglering samt att regleringen är beroende av att kunna ändras i takt med bl. a. den tekniska och kommersiella utvecklingen. Den föreslagna lagen är därför en s. k. ramlag, som bemyndigar regeringen eller de myndigheter som regeringen bestämmer att meddela huvudparten av föreskrifterna.

Utredaren har diskuterat och förkastat andra möjligheter att förenkla den nuvarande transportregleringen, bl. a. genom ändrade bemyndiganden inom ramen för produktkontrollagstiftningen. Som skäl för den valda lösningen har utredaren anfört att det visserligen även i fortsättningen kommer att finnas skilda reglementen för skilda transportslag men att en gemensam lag ger en enhetlig grund för den fortsatta normgivningen och att lagen därigenom ger goda förutsättningar för harmonisering transportslagen emellan. Vidare löser lagen enligt utredaren problemet med de varukategorier som i dag faller utanför produktkontrollagstiftningen.

Förslaget om en ramlag för alla transport- och varuslag har med ett par undantag tillstyrkts eller lämnats utan erinran av samtliga remissinstanserna.

För egen del vill jag anföra följande.

En transport omfattar ofta mer än ett varuslag. Ofta används också flera olika slag av transportmedel. Transportvillkoren för olika transport- och varuslag bör därför vara så likartade som möjligt med hänsyn till de skilda förutsättningar som gäller. Det medför god transportekonomi och höjer säkerheten om man slipper laborera med flera skilda system. Jag delar uppfattningen att en lag kan underlätta förenkling och harmonisering och ansluter mig därför till förslaget om en lag om transport av farligt gods. Som jag tidigare anfört (avsnitt 3.1) delar jag utredarens uppfattning att bulktransporter till sjöss inte bör behandlas i detta sammanhang. Av de skäl utredaren anfört och som jag nyss återgav bör lagen vara en ramlag.

Det lagförslag utredaren presenterat innehåller i huvudsak definitioner

av begreppen transport, farligt gods och transportmedel, en allmän akt-samhetsregel, befogenheter för tillsynsverksamheten, en ansvarsbestäm-melse samt bemyndiganden. Materiellt ger lagförslaget uttryck för de principer som utredaren inledningsvis fastslagit: transportorientering och anpassning till internationella förhållanden.

Lagförslaget har till sitt innehåll blivit väl mottaget vid remissbehand-lingen. Åtskilliga remissinstanser, däribland industriverket, arbetar-skyddsstyrelsen, luftfartsverket, kemikontoret, redareföreningen, åkeri-förbundet och transportarbetareförbundet, har godtagit förslaget i dess helhet. Påpekanden av principiell natur har gjorts av bl. a. kärnkraftinspek-tionen, sjöfartsverket och fartygsmiljöutredningen samt naturvårdsverket och produktkontrollnämnden.

För egen del vill jag inledningsvis anföra att jag i allt väsentligt kan ansluta mig till utredarens lagförslag och till de motiv till detta som utre-daren angett.

Kärnkraftinspektionens synpunkter. Kärnkraftinspektionen har förklar-at sig vara i princip positiv till ramlagen, men ser flera problem i konkur-rensen mellan atomenergilagstiftningen och lagen. Problemen är dock inte värre, anser inspektionen, än att de borde kunna lösas med kollisions- och undantagsregler. Enligt inspektionen måste atomenergilagen med hänsyn till dess funktion, dess anknytning till atomansvarighetslagen och konven-tioner på atomenergiområdet, alltid vara fullt tillämplig under en transport. Om en bestämmelse i transportlagen strider mot eller konkurrerar med atomenergilagstiftningen måste den senare därför enligt inspektionen ta över. Konkurrensförhållande har inspektionen ansett föreligga i fråga om ansvar och fullföljd. 14 § i lagförslaget är enligt inspektionen helt omöjlig att tillämpa på klyvbart material.

Jag instämmer i vad kärnkraftinspektionen anført.

De radioaktiva varorna, inklusive klyvbara ämnen, intar en särställning bland det farliga godset. Särställningen beror på de speciella risker som är förenade med bl. a. radioaktivitet. Detta förhållande nödvändiggör också en annan form av kontroll än konventionell transportsäkerhetskontroll. Denna särskilda kontroll handhas f. n. av kärnkraftinspektionen och strålskyddsinstitutet enligt atomenergilagen och strålskyddslagen eller enligt med stöd av dessa lagar meddelade föreskrifter eller villkor. Jag anser att denna särskilda kontroll måste fortgå. I lagen om transport av farligt gods bör därför endast konventionella transportsäkerhetsbestämmelser finnas. Utöver dessa skall den speciella ordning som gäller på strålskydds- och kärnenergiområdet fortsätta att gälla. För att lösa de konkurrens- och kollisionsproblem, som kärnkraftinspektionen pekat på, bör en bestäm-melse av innebörd att atomenergilagen och strålskyddslagen gäller före lagen om transport av farligt gods tas in i sistnämnda lag.

Jag avser att återkomma till frågan om fullföljd av talan i ett senare sammanhang.

Sjöfartsverkets och fartygsmiljöutredningens synpunkter. Sjöfartsverket menar att det finns flera fördelar med lagförslaget, bl. a. att det genom sin fyllighet skapar bättre grund för utgivningen av detaljföreskrifter än vad som nu finns i sjösäkerhetslagen. Verket anför vidare att det är viktigt att lagen får samma tillämpningsområde som sjösäkerhetslagen har och ifrågasätter om 4 § första stycket i utredarens förslag medför en sådan identitet.

Fartygsmiljöutredningen har beträffande lagens giltighet utom Sverige påpekat, att det följer av allmänt godtagna folkrättsliga grundsatser att den svenska lagstiftningen får vika om svensk rätt och lagstiftningen i en främmande stat uppställer oförenliga krav. Utredningen menar därför att det torde vara principiellt riktigt att inte kategoriskt hävda att en lag gäller utanför den lagstiftande statens territorium och föreslår att ett förbehåll görs liknande det som f. n. finns i 1 kap. 4 § luftfartslagen. Vidare har utredningen ifrågasatt om det är lämpligt att till skillnad från sjösäkerhetslagen utan undantag göra den nya lagen tillämplig på utländska fartyg i svenska farvatten.

Jag delar uppfattningen att tillämpningsområdet såvitt nu är i fråga bör vara detsamma i sjösäkerhetslagen och lagen om transport av farligt gods. Även luftfartslagen och lagen om transport av farligt gods bör ha överensstämmande tillämpningsområden. Fartygsmiljöutredningens synpunkter har lika stor aktualitet för lufttransporterna. I lagen bör därför intas ett förbehåll rörande tillämpligheten i utlandet av det innehåll fartygsmiljöutredningen föreslagit. Det innebär att svensk lag kommer att gälla när utländsk lag saknas och när utländsk lag och svensk lag är förenliga, men att den svenska lagen får vika om den inte är förenlig med den utländska. Vidare bör det intas en möjlighet att begränsa tillämpligheten på utländska luftfartyg och fartyg vid transport i Sverige. Denna möjlighet förutsätter jag skall utnyttjas endast då det är påkallat av internationella överenskomelser på luftfarts- eller sjöfartsområdet.

Sjöfartsverket har vidare anfört att sjösäkerhetslagen innehåller bestämmelser om tvångsmedel och om vissa procedurer i samband härmed som folkrätten kräver att vi iakttar mot utländska fartyg. Verket konstaterar att motsvarighet till dessa bestämmelser saknas i lagförslaget och att detta kan medföra folkrättsliga komplikationer.

Enligt min uppfattning har de svårigheter sjöfartsverket antyder inte någon praktisk betydelse. Även sjösäkerhetslagen gäller under en sjötransport. Finns det skäl att ingripa med sådana tvångsmedel som sjöfartsverket åsyftar, t. ex. nyttjandeförbud, torde situationen också vara sådan att grund för att ingripa enligt sjösäkerhetslagen föreligger.

Sjöfartsverket har slutligen också tagit upp frågor rörande fullföljd. Till dessa frågor avser jag att återkomma.

Naturvårdsverkets och produktkontrollnämndens synpunkter. Naturvårdsverket och produktkontrollnämnden har tagit upp ett spörsmål som redan berörts i samband med bl. a. organisationsfrågan, nämligen definitio-

nen av begreppet farligt gods. Naturvårdsverket och produktkontrollnämnden anför, att den historiskt betingade anknytningen till transportnäringen och dess behov, såväl internationellt som nationellt, kombinerad med bristen på sakkunskap i fråga om hälso- och miljörisker har lett till en förhållandevis snäv syn på vilka risker som skall beaktas. Detta medför, menar man, att många varor som i händelse av en transportolycka skulle orsaka allvarliga skador på människors hälsa och i miljön, t. ex. PCB, råasbest och tensider, kan transporteras utan krav på särskilda säkerhetsåtgärder. Naturvårdsverket och produktkontrollnämnden understryker därför starkt behovet av att begreppet farligt gods vidgas att också omfatta de grupper av hälso- och miljöfarliga varor som enligt utredarens förslag inte är farligt gods.

Liknande synpunkter har anförts av bl. a. länsstyrelserna i Stockholms, Kalmar och Malmöhus län.

För egen del vill jag anföra följande.

Definitionen av farligt gods i utredarens förslag bygger på FN-rekommendationernas klassindelning av farligt gods. FN-rekommendationerna har utarbetats av en expertgrupp tillsatt av FN:s ekonomiska och sociala råd och har till syfte att vara ett underlag när transportföreskrifter utarbetas. Sjöfartsreglerna bygger i dag helt på FN-rekommendationerna. Luftfartsreglerna ansluter också i huvudsak till dem. När de nuvarande luftfartsreglerna i RAR ersätts med ett annex till konventionen om internationell civil luftfart (Chicagokonventionen) blir anknytningen ändå närmare. De internationella järnvägs- och vägtransportbestämmelserna är ännu inte fullt anpassade till rekommendationerna men ett fortlöpande arbete på att åstadkomma sådan anpassning pågår. Det är en ledande princip i allt internationellt transportsamarbete i vilket Sverige deltar att utgå från FN-rekommendationerna. Vi bör inte frångå denna princip inom landet. Jag finner därför inte några skäl att frångå den definition av begreppet farligt gods som utredaren föreslagit. Praktiskt innebär detta att man med *farligt gods* kommer att förstå samma sak inom och utom landet och vid transport med olika transportslag.

De farhågor naturvårdsverket och produktkontrollnämnden hyser för de varugrupper som inte kommer att omfattas av lagen om transport av farligt gods är enligt min uppfattning överdrivna. Uppstår behov att reglera transporter av dessa varor kommer, om riksdagen biträder mitt förslag till ändring i lagen om hälso- och miljöfarliga varor, det liksom hittills att kunna tillgodoseas med stöd av sistnämnda lag.

Jag har tidigare (avsnitt 3.2.2) behandlat de organisatoriska frågor som hör samman med produktkontrollnämndens och naturvårdsverkets standpunkt.

I fråga om betydelsen av farligt gods hänvisar jag i övrigt till vad som anförts härom i betänkandet. Informationsvis vill jag vidare nämna att jag, om lagförslaget antas av riksdagen, avser att föreslå regeringen att i en

förordning dels meddela föreskrifter om indelning av farligt gods i olika faroklasser och undergrupper, dels bemyndiga sjöfartsverket, inklusive FGE, och luftfartsverket att ange vilket gods som för respektive transportslag skall hänföras till respektive klass.

Med definitionen av begreppet farligt gods anges en gräns för lagförslagens tillämpningsområde. Andra gränser anges genom definitionerna av begreppen *transport* och *transportmedel*.

Den innebörd utredaren givit dessa begrepp har i stort lämnats utan erinringar under remissbehandlingen.

ASG, AB Bilspedition och speditörförbundet har emellertid beträffande 1 § i lagförslaget anfört, att begreppen "förvaring" och "lagring" måste avgränsas i förhållande till varandra samt att ordet "område" i andra stycket måste ges en sådan innebörd att det omfattar bl. a. ett terminalområde.

För egen del vill jag utöver vad som anförts i betänkandet beträffande begreppet transport anföra följande.

Endast sådant omhändertagande av gods som är en del av ett pågående förfarande – en transport – bör omfattas av lagen. Detta förhållande bör kunna markeras genom att ordet förvaring och inte lagring nyttjas vid definitionen av transport. För att avgöra om lagen om transport av farligt gods är tillämplig på ett omhändertagande bör man därför se mer till syftet med omhändertagandet än till tiden. Ändrade förhållanden kan naturligtvis medföra att ett omhändertagande övergår från att vara ett led i en transport till att avse lagring av godset i konventionell bemärkelse.

Som utredaren anfört bör vissa s. k. interna dispositioner kunna undantas från lagens tillämpning. Jag kan helt ansluta mig till den undantagsregel som betänkandet innehåller. Med anledning av påpekandet från bl. a. ASG vill jag endast framhålla att undantaget enligt min mening bör omfatta sådana områden där det är brukligt att farligt gods finns, t. ex. ett hamnområde eller en annan terminal under förutsättning att förflyttningen just har karaktär av intern disposition.

Jag biträder utredarens förslag till bestämning av de transportmedel som lagen bör omfatta. I sammanhanget vill jag erinra om att utredaren enligt sina direktiv har att pröva om samordnade regler behövs också för andra typer av transporter, varvid i första hand transport medelst rörledning åsyftas. Med hänsyn till att en rörledning till skillnad från t. ex. ett fartyg eller ett tåg är en fast anläggning torde det dock inte vara ändamålsenligt att i lagen jämställa rörledningar med de konventionella transportmedlen.

Utredaren har föreslagit, att för transport av farligt gods skall gälla dels en allmän försiktighetsregel, dels de transportsäkerhetsföreskrifter, inklusive föreskrifter om förbud i vissa fall eller krav på tillstånd eller förhandsanmälan, som meddelats med stöd av lagen.

Jag ansluter mig till vad utredaren föreslagit och förordar att riksdagen uppdrar åt regeringen att inom de ramar som anges av begreppen trans-

port, farligt gods och transportmedel samt kravet på allmän aktsamhet vid transport meddela de säkerhetsföreskrifter som behövs. Regeringen bör kunna överlåta åt myndigheter att meddela föreskrifterna.

Om riksdagen bifaller mitt förslag, avser jag att föreslå regeringen att uppdrå åt sjöfartsverket, inklusive FGE, och luftfartsverket att meddela de föreskrifter som behövs för respektive transportslag. Jag förutsätter att dessa föreskrifter i den utsträckning som är möjlig och praktiskt lämplig kommer att överensstämma med vad som enligt de internationella reglementena gäller för respektive transportslag. Även om föreskrifterna undantagsvis kan komma att avvika från vad som gäller internationellt måste de självfallet ges ett sådant innehåll att de inte onödigtvis hindrar en fri handel eller kommer att stå i strid med våra internationella åtaganden.

Det bör finnas en möjlighet att avgiftsbelägga verksamheten eller delar därav. Jag föreslår därför att regeringen får ett bemyndigande att föreskriva att avgifter skall utgå för verksamhet enligt lagen om transport av farligt gods. Som exempel på delar av verksamheten som bör kunna avgiftsbeläggas kan nämnas utrednings- och klassificeringsuppdrag. Den del av myndigheternas verksamhet som består av t. ex. en mer allmän frågeservice bör däremot enligt min mening vara kostnadsfri.

I likhet med utredaren anser jag att det bör finnas möjlighet att medge undantag från lagen både för viss transport och för visst slag av transporter.

Utredaren har vidare föreslagit dels att lagens tillämpning på örlogsfartyg och militära luftfartyg skall vara beroende av förordnande av regeringen, dels att regeringen eller myndighet som regeringen utser skall kunna medge undantag för försvarsmaktens transporter.

Försvarets materielverk har i yttrande över lagförslaget anfört att försvaret är berett att på sikt anpassa sig till förslaget, men att genomförandet för försvarets del kommer att ta lång tid och innebära stora kostnader. Materielverket har därför föreslagit att särbestämmelser för försvarsmakten intas i lagen.

För egen del vill jag anföra följande. Huvudregeln bör vara att samma regler skall gälla för försvarsmaktens transporter som för det civila samhällets. För detta talar inte minst den omständigheten att det ofta är civila åkerier eller SJ som utför transporterna åt försvaret. Undantag bör dock kunna ges från lagens bestämmelser om praktiska skäl talar för det och säkerhetskraven ändå är tillgodosedda. De övergångsproblem materielverket pekar på och som främst gäller det föreslagna systemet för klassificering av brandfarliga och explosiva varor, vilket för nationella landtransporter är helt nytt, anser jag kan lösas antingen genom dispenser eller genom övergångsbestämmelser. Särbestämmelser för försvaret bör däremot inte intas i lagen.

Lagen bör som huvudregel inte gälla vid transport med örlogsfartyg eller militära luftfartyg.

Jag har tidigare (avsnitt 3.2.3) beskrivit den tillsynsorganisation som jag anser bör övervaka transport av farligt gods. Bristerna i den nuvarande tillsynen över verksamheten transport av farligt gods kan delvis hänföras till att de ansvariga myndigheterna har oklara befogenheter. Det är alltså väsentligt att den nya organisationen får fullgoda formella förutsättningar för sin verksamhet.

Remissinstanserna har i huvudsak godtagit utredarens förslag till befogenheter för tillsynsmyndigheterna.

Rikspolisstyrelsen har anfört bl. a. följande. Den enskilde polismannen bör få en i lagtexten uttalad rätt att hindra fortsatt färd med fordon som förs i strid mot föreskrifter om färden innebär fara. 168 § vägtrafikkungörelsen (1972: 603, omtryckt 1978: 1000, ändrad senast 1981: 65) bör kunna tjäna som förebild. Rätten bör förenas med en möjlighet att dirigera det stoppade fordonet till lämplig uppställningsplats. Polisen avvisar sådana handräckningsuppgifter som består av godsförflyttning eller provtagning.

Statens brandnämnd har anfört att förfarande enligt 14 § i utredarens förslag är räddningstjänst och att paragrafen därför bör utgå. Som jag tidigare nämnt har kärnkraftinspektionen anfört att 14 § är omöjlig att tillämpa på klyvbart radioaktivt material.

För egen del vill jag anföra följande.

Polismyndighetens skyldighet att lämna handräckning bör inte omfatta annat än biträde åt andra myndigheter, t. ex. då dessa behöver tillträde till ett utrymme där farligt gods förvaras. Enligt 168 § vägtrafikkungörelsen skall en polisman i vissa fall avbryta färd med fordon som framförs i strid mot föreskrifter i kungörelsen. En bestämmelse av liknande innebörd bör finnas även för färd som sker i strid mot bestämmelser om transport av farligt gods. Med tanke i första hand på vägtransporterna föreslår jag därför att ett bemyndigande för regeringen, att meddela föreskrifter om skyldighet i vissa fall för en polisman att hindra fortsatt färd, tas in i lagen. Enligt min mening bör föreskrifter om sådan skyldighet inte hindra att polismannen medger att det stoppade fordonet förs till lämplig uppställningsplats.

I sammanhanget vill jag framhålla att det behov som tillsynsmyndigheterna, t. ex. tulltjänstemännen, kan ha av att hindra en transport kan tillgodoses enligt 13 §.

Som brandnämnden anfört är ett förfarande enligt 14 § utredarens förslag närmast att anse som räddningstjänst. Eftersom den befogenhet paragrafen avses ge tillsynsmyndigheterna också är oförenlig med lagstiftningen om radioaktiva varor och kan komma i konflikt med bestämmelser om miljöfarligt avfall bör den utgå.

I övriga delar biträder jag de förslag till tillsynsbestämmelser som utredaren lagt fram.

Jag förordar vidare att regeringen får riksdagens bemyndigande att utse de tillsynsmyndigheter som bör tillerkännas befogenheterna enligt lagen.

Av de myndigheter som ingår i den föreslagna tillsynsorganisationen torde strålskyddsinstitutet, kärnkraftinspektionen och yrkesinspektionen ha tillräckliga befogenheter redan enligt annan lagstiftning.

Den lagstiftningsteknik jag här förordar medför svårigheter att utforma konkreta ansvarsbestämmelser. Utredaren har föreslagit en bestämmelse, vari överträdelser av såväl den allmänna aktsamhetsregeln som de föreskrifter som kommer att meddelas med stöd av lagen belagts med straff.

Förslaget har kritiserats av kammarrätten i Jönköping. Kammarrätten ifrågasätter om inte 8 § i utredarens förslag har ett alltför allmänt formulerat innehåll för att utgöra ett lämpligt underlag för en ansvarsbestämmelse. Kammarrätten ifrågasätter vidare det lämpliga i att först införa ansvarsbestämmelser som skall tillämpas på föreskrifter som senare skall utfärdas.

Rikspolisstyrelsen säger sig ha förståelse för svårigheterna att i en ramlag detaljutforma ansvarsbestämmelser men beklagar detta förhållande. Rikspolisstyrelsen menar också att ansträngningar bör göras för att finna grunder för ett avgiftssystem vid sidan av straffen böter och fängelse.

För egen del vill jag anföra följande.

Den offentlighetsrättsliga regleringen av transport av farligt gods är omfattande och detaljrik. Det finns nu och kommer i fortsättningen att finnas föreskrifter för ett mycket stort antal skilda situationer. Föreskrifterna riktar sig mot flera personkategorier. Det är mot denna bakgrund ofrånkomligt att bestämmelser om sanktioner – oavsett om sanktionen är ett straff eller en avgift i någon form – måste få en generell utformning. Liksom kammarrätten i Jönköping finner jag emellertid 8 § i lagförslaget vara alltför allmänt hållen för att vara underlag för en straffbestämmelse. Överträdelser av 8 § torde för övrigt i allvariga fall kunna medföra ansvar enligt 13 kap. brottsbalken. I övrigt ansluter jag mig till utredarens förslag om ansvarsbestämmelse.

Jag vill i detta sammanhang erinra om att det inom justitiedepartementet utarbetats ett förslag till ekonomiska sanktioner vid brott i näringsverksamhet (Ds Ju 1981:3). Förslaget innebär en utbyggnad av reglerna för förverkande i 36 kap. brottsbalken. Bestämmelserna har föreslagits få sådan räckvidd att de kan tillämpas också inom specialstraffrätten.

Jag har i flera sammanhang tidigare berört frågan om hur jag anser att regeringen bör utnyttja de bemyndiganden, som jag föreslagit att riksdagen skall ge regeringen. De föreskrifter som regeringen enligt min mening bör meddela bör samlas i en förordning om transport av farligt gods. I denna förordning bör även bestämmelser om fullföljd tas in.

Informationsvis vill jag nämna att de fullföljdsregler som jag avser att föreslå regeringen inte innefattar några inskränkningar i rätten att föra talan mot beslut enligt lagen eller mot beslut enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Beslut som meddelats till allmän efter rättelse, dvs. normgivning, bör kunna överklagas till regeringen. I övrigt bör besvär föras hos kammarrätten. Finns chefsmyndighet eller motsvarande bör

talans dock i första hand föras där. Vissa beslut som avser radioaktiva varor bör med hänsyn till vad som gäller i övrigt på atomenergiområdet överklagas hos regeringen. – Av säkerhetsskäl bör ett beslut få verkställas utan hinder av förd talan.

3.3.2 *Internationella vägtransporter av farligt gods*

Bestämmelser om tillämpningen av ADR i Sverige finns i förordningen (1974: 35) om internationell vägtransport av farligt gods (ändrad senast 1980: 839). I betänkandet har lagts fram ett förslag till en särskild lag om tillsyn över de transporter på vilka ADR enligt denna förordning skall tillämpas. Lagen syftar till att inlemma ADR-transporterna i den tillsynsorganisation som avses gälla för transport av farligt gods i övrigt.

Som jag tidigare anfört delar jag uppfattningen att ADR-transporterna bör omfattas av den föreslagna tillsynsorganisationens ansvar och befogenheter. Eftersom ADR-förordningen innehåller vissa bestämmelser som enligt nu gällande regeringsform skall meddelas genom lag, bör förordningen helt upphävas och en lag om internationella vägtransporter införs. I artikel 14 i ADR anges när en ändring i bilagorna skall anses antagen samt att en antagen ändring träder i kraft för de fördragslutande staterna vid en viss tidpunkt. I konsekvens med innehållet i artikel 14 har i 1 § ADR-förordningen föreskrivits, att sådana ändringar i bilagorna som enligt artikel 14 skall anses antagna skall gälla från den tidpunkt då ändringen träder i kraft enligt artikeln.

Att på detta sätt på förhand transformera internationella normer till svensk rätt torde inte vara förenligt med nu gällande regeringsform. Sverige är dock folkrättsligt bundet av innehållet i artikel 14. Jag föreslår därför den ändringen i förhållande till gällande rätt att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får bemyndigande att föreskriva att en antagen ändring skall gälla för ADR-transporter inom riket.

I lagen bör även bestämmelserna om befogenheter för tillsynsmyndigheterna tas in. Lagen bör också innehålla bemyndigande för regeringen att utse tillsynsmyndigheterna och – liksom hittills – de myndigheter som enligt ADR benämns behöriga myndigheter. Straffskalan bör vara densamma som i lagen om transport av farligt gods, dvs. böter eller fängelse i högst ett år. Någon bestämmelse om tystnadsplikt för enskilda, motsvarande den i lagen om transport av farligt gods, torde inte behövas.

De radioaktiva varornas särställning, som jag tidigare berört (avsnitt 3.3.1), måste naturligtvis beaktas också i samband med tillsynen över ADR-transporterna. Detta betyder bl. a. att strålskyddsinstitutet och kärnkraftinspektionen skall ha ansvaret för tillsynen.

3.3.3 *Följdlagstiftning*

Antar riksdagen förslaget till lag om transport av farligt gods måste följdändringar göras i flera författningar. Endast ändringar i berörda lagar torde dock kräva beslut av riksdagen.

Jag ansluter mig till de förslag till ändringar i lagen om hälso- och miljöfarliga varor och i lagen om explosiva och brandfarliga varor som utredaren framlagt. Även de motiv utredaren anfört till sina förslag kan jag biträda. Det tillägg till atomenergilagen som utredaren föreslagit torde inte vara nödvändigt.

4 Ekonomiska frågor

4.1 Den nya landtransportorganisationens resursbehov

Utredaren har anfört att FGE:s totala personalbehov i inledningsskedet bör kunna begränsas till tio heltidstjänster. Han har därvid förutsatt att funktioner som telefonväxel, expeditionsgöromål och personaladministration kan inrymmas i transportrådets befintliga resurser. Vidare utgår hans beräkning från att en organisationskommitté får i uppdrag att genomarbeta vägtransportföreskrifterna, en uppgift som enligt utredaren annars skulle kräva ytterligare resurser i början.

Av de tio tjänster, som utredaren ansett nödvändiga, har han beräknat att åtta motsvaras av direkta besparingar hos SJ, naturvårdsverket, industriverket, strålskyddsinstitutet och kärnkraftinspektionen som avlastas arbetsuppgifter.

Utredaren har vidare funnit att hans förslag möjliggör besparingar väl motsvarande två ytterligare heltidstjänster vid andra myndigheter än de nu nämnda dels genom att vissa uppgifter avlastas dem, dels genom rationaliseringsvinster. Han syftar då på bl. a. sjöfartsverket, luftfartsverket och länsstyrelserna.

Slutligen har utredaren förutsatt att utrednings- och projektmedel om ca 400 000 kr. som f. n. förbrukas för området transport av farligt gods vid främst industriverket och naturvårdsverket i fortsättningen tilldelas FGE.

Flera remissinstanser, däribland rikspolisstyrelsen, sjöfartsverket, transportrådet, statskontoret och arbetarskyddsstyrelsen, har riktat kritik mot utredarens resursberäkningar. Man anser att beräkningarna är vaga och ofullständiga och ifrågasätter om det föreslagna antalet tjänster är tillräckligt.

SJ, naturvårdsverket, strålskyddsinstitutet och kärnkraftinspektionen har inte godtagit utredarens slutsats att de föreslagna reformerna kommer att medföra att resurser kan frigöras från respektive myndighet.

SJ har uppgivit att f. n. endast en halv tjänst kan anses uteslutande avdelad för handläggning av transport av farligt gods inom företaget samt att ett antal specialister motsvarande sammanlagt ytterligare en halv tjänst tidvis arbetar med hithörande frågor. SJ har tillagt att om SJ skall kvarstå som transportmyndighet skulle, med nuvarande transportvolym, en upp-
rustning till 2,5 tjänster bli nödvändig.

Naturvårdsverket har anfört att verket för att kunna stå till tjänst med bedömningar av hälso- och miljöfarliga varor måste behålla de 2–3 tjänster som i dag har en huvudinriktning på transport, förpackning m. m. av hälso- och miljöfarliga varor.

Strålskyddsinstitutet slutligen har anfört att institutet f. n. har möjlighet att avdela högst 0,5 manår för transportfrågor och att bildandet av FGE inte kommer att innebära någon märkbar arbetsbesparing för institutet.

Industriverket har inte yttrat sig i denna fråga.

För egen del vill jag anföra följande.

Jag har tidigare förordat att FGE inte minst av statsfinansiella skäl knyts till sjöfartsverket i stället för, som utredaren föreslagit, till transportrådet. Förutom att en sådan lösning kommer att ge uppenbara fördelar för samordningen mellan land- och sjötransporter följer också att utvecklings- och policyfrågor kan behandlas mera samordnat och enhetligt. Ett tungt vägande skäl för en anknytning av FGE till sjöfartsverket är vidare resursaspekten. Vid sjöfartsverket finns redan i dag vissa resurser avdelade för uppgifter inom farligt godsområdet. Genom att förstärka den kompetens och de resurser som finns vid sjöfartsverket kan man enligt min mening nå betydande effektivitetsvinster.

Utredaren har utifrån de förutsättningar han hade räknat med ett resursbehov för FGE av tio tjänster.

Förstärkningen motsvaras enligt utredaren av besparingar och rationaliseringsvinster inom andra myndigheter. Med de nya förutsättningar som följer vid en knytning av FGE till sjöfartsverket bör emellertid behovet av resursförstärkningar kunna reduceras.

Jag beräknar resursbehovet för FGE till fem tjänster. Kostnaderna bör som utredaren föreslagit finansieras genom omfördelning av medel från de myndigheter som genom FGE:s tillkomst avlastas arbetsuppgifter. Även övriga kostnader som lokalkostnader m. m. bör till fullo finansieras genom omprioriteringar. Mina förslag innebär alltså inte någon ökad belastning på statsbudgeten som helhet.

Jag har tidigare i min redovisning förordat att FGE, inom sjöfartsverket, anknyts till sjöfartsinspektionen. En sådan anknytning får emellertid inte innebära ett för sjöfartens del vidgat kostnadsansvar.

4.2 Tillsynsorganisationen

Utredaren har inte funnit det nödvändigt att föreslå resursförstärkningar till de myndigheter som avses ingå i tillsynsorganisationen utan anfört att tillsynen bör kunna bedrivas inom ramen för de tänkta tillsynsmyndigheternas nuvarande resurser.

Detta har kritiserats av bl. a. generaltullstyrelsen, rikspolisstyrelsen och riksrevisionsverket.

Generaltullstyrelsen har anfört att tullmyndigheterna redan nu har otill-

räckliga resurser och att någon meningsfull kontroll av transport av farligt gods inte torde kunna genomföras utan resursförstärkningar. Även rikspolisstyrelsen har förklarat att de nya uppgifterna kommer att kräva ökade resurser.

Jag har förståelse för rikspolisstyrelsens och generaltullstyrelsens synpunkter. Som jag tidigare anfört (avsnitt 3.2.3) bör emellertid tillsynsverksamheten anordnas inom ramen för befintliga resurser. Det statsfinansiella läget medger nämligen inte att ökade medel avsätts för ändamålet. Jag vill emellertid framhålla att de organisatoriska och författningsmässiga förändringar på området transport av farligt gods som jag i övrigt föreslår utan tvekan kommer att underlätta även tillsynsverksamheten.

5 Genomförandet

Godkänner riksdagen de förslag till organisationsförändringar och ny lagstiftning som jag lagt fram, fordras ytterligare en rad överväganden vilka det ankommer på regeringen att göra. Det gäller bl. a. följdändringar i flera förordningar samt en rad organisatoriska spørsmål. En mycket krävande uppgift i detta sammanhang är att närmare utreda i vad mån nya detaljföreskrifter måste ersätta de nuvarande myndighetsförfattningarna.

Utredaren, som behandlat de problem jag nu antytt, har föreslagit att en organisationskommitté skall tillkallas för att utforma detaljerna i den nya organisationen. Eftersom organisationen, enligt utredaren, påverkas av hur arbetet med nya detaljföreskrifter för vägtransporter läggs upp, har han vidare föreslagit att kommittén får i uppdrag att utreda behovet av nya detaljföreskrifter och i förekommande fall utarbeta förslag till sådana.

Flera remissinstanser har understrukit vikten av att en sådan organisationskommitté tillkallas.

Informationsvis vill jag nämna att jag avser att föreslå regeringen att tillkalla en särskild kommitté, som i huvudsak bör få de uppgifter utredaren föreslagit.

En annan fråga som behöver övervägas ytterligare gäller postbefordran av farligt gods.

Det är f. n. svårt att bedöma i vad mån särskilda övergångsbestämmelser till lagen om transport av farligt gods kommer att behövas. Organisationskommitténs arbete bör först avvaktas. Regeringen bör därför få bemyndigande att bestämma när lagen skall träda i kraft och att meddela erforderliga övergångsbestämmelser.

En riktning för det fortsatta arbetet bör vara att den nya organisationen skall kunna börja sin verksamhet så snart som möjligt efter halvårsskiftet 1982. Den nya lagen bör träda i kraft samtidigt.

6 Upprättade lagförslag

I enlighet med vad jag nu anfört har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till

1. lag om transport av farligt gods,
2. lag om internationella vägtransporter av farligt gods,
3. lag om ändring i lagen (1973: 329) om hälso- och miljöfarliga varor,
4. lag om ändring i lagen (1975: 69) om explosiva och brandfarliga varor.

Det under 3 angivna förslaget har upprättats i samråd med chefen för jordbruksdepartementet och det under 4 angivna förslaget i samråd med chefen för industridepartementet.

Förslagen bör fogas till regeringsprotokollet i detta ärende som *bilaga 3*.

7 Hemställan

Jag hemställer att lagrådets yttrande inhämtas över lagförslagen.

8 Beslut

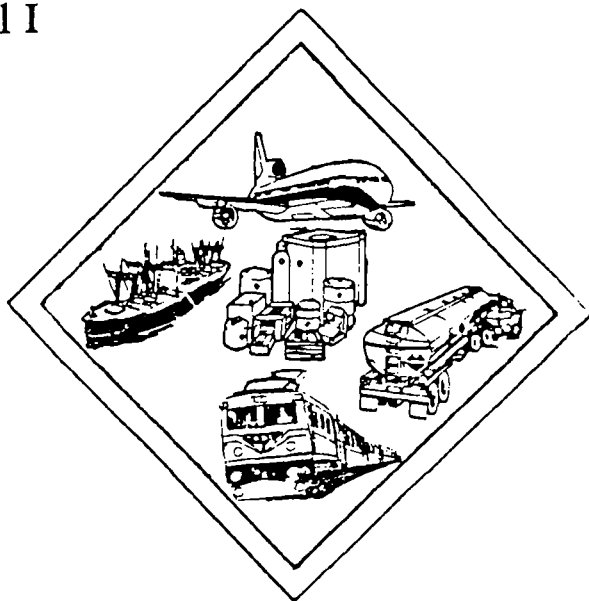
Regeringen beslutar i enlighet med föredragandens hemställan.



KOMMUNIKATIONS-
DEPARTEMENTET

SÄKRARE TRANSPORTER AV FARLIGT GODS

Del I



Betänkande av kommittén för
transport av farligt gods

Ds K 1980:10

Statsrådet och chefen för
kommunikationsdepartementet

Genom beslut den 11 januari 1979 bemyndigade regeringen chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att utreda vissa frågor om transport av farligt gods.

Med stöd av detta bemyndigande tillkallade departementschefen samma dag ledamoten av riksdagen, numera statsrådet Georg Danell att vara särskild utredare.

Att såsom experter biträda utredaren förordnades den 1 mars 1979 avdelningsdirektören Fredrik Björkman, statens industriverk, samt den 1 maj 1979 avdelningsdirektören Hans Eriksson, sjöfartsverket, direktören Hans Hoppe, Sveriges Kemiska Industrikontor, departementssekreteraren Bo Ström-
gren, industridepartementet, och intendenten Tuve Svensson, Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd.

Till sekreterare förordnades den 5 mars 1979 hovrätts-
assessorn Christina Striby och till biträdande sekreterare departementssekreteraren Göran Nyström, kommunikations-
departementet.

Sedan Georg Danell utnämnts till statsråd, entledigades han den 13 oktober 1979 från uppdraget att vara särskild utredare. Den 30 oktober 1979 kallades i stället ledamoten av riksdagen, transportplaneringschefen Rolf Sellgren att vara särskild utredare.

Utredaren har under utredningsarbetet använt namnet kommittén för transport av farligt gods.

Utredaren har avgivit remissvar över betänkandena Contain-
nerfrågor (Ds K 1979:1), REN TUR, program för miljösäkra
sjötransporter (SOU 1979:43-45), Beredskap mot oljeutsläpp
till sjöss (Ds Kn 1979:13) och Undersökningar av allvarli-
ga olyckshändelser (Ds Kn 1980:1) samt över framställning
från sjöfartsverket om ökad skyldighet att anlita lots
inom svenskt inre vatten m m, departementspromemorian
(Ds K 1979:8) Åtgärder mot vattenförorening från fartyg,
Brottsförebyggande rådets promemoria (1979:6) Kriminalise-
ring av föroreningar av miljön m m och en i anslutning
till denna inom justitiedepartementet upprättad promemoria
(Dnr 358:80), statens brandnämnds skrivelser angående läns-
styrelsernas beredskapsplaner med anledning av olje- och
kemikalieutsläpp och program för regionala förråd av olje-
bekämpningsmateriel samt över ett medlemsförslag till
Nordiska Rådet om transport av farligt gods.

Regeringen har till utredaren överlämnat skrivelser dels
från Stockholms kommunstyrelse med begäran om vissa åtgär-
der beträffande transport och lagring av farligt gods,
dels från försvarets materielverk rörande provning av mi-
litära tankfordon.

Utredaren får härmed överlämna delbetänkandet Säkrare
transporter av farligt gods, del I (Ds K 1980:10).

Till betänkandet fogas ett särskilt yttrande av experten
Hoppe.

Stockholm i september 1980.

Rolf Sellgren

/ Christina Striby

Göran Nyström

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

FÖRFATTNINGSFÖRSLAG

- 1 Förslag till lag om transport av farligt gods
- 2 Förslag till förordning om transport av farligt gods
- 3 Förslag till lag om ändring i lagen (1975:69) om explosiva och brandfarliga varor
- 4 Förslag till förordning om upphävande av kungörelsen (1945:126) om tillfällig inskränkning i rätten att sjöledes transportera explosiva varor
- 5 Förslag till lag om ändring i lagen (1973:329) om hälso- och miljöfarliga varor
- 6 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1975:346) om miljöfarligt avfall
- 7 Förslag till förordning om ändring i luftfartskungörelsen (1961:558)
- 8 Förslag till förordning om ändring i kungörelsen (1933:85) angående förvaring och transport till lands av kiesellegeringar
- 9 Förslag till förordning om ändring i läkemedelsförordningen (1962:701)
- 10 Förslag till lag om ändring i atomenergilagen (1956:306)
- 11 Förslag till förordning om ändring i strålskyddsförordningen (1958:652)
- 12 Förslag till lag om tillsyn över vissa internationella vägtransporter av farligt gods m.m.
- 13 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1974:35) om internationell vägtransport av farligt gods
- 14 Förslag till förordning om ändring i vägtrafikkungörelsen (1972:603)

FÖRKORTNINGAR

SAMMANFATTNING

- 1 UTREDNINGSSARBETET
 - 1.1 Direktiven
 - 1.2 Arbetets uppläggning och bedrivande
 - 1.3 Utredningar som berör transport av farligt gods

- 2 UTGÅNGSPUNKTER FÖR UTREDNINGSSARBETET
 - 2.1 Vad är farligt gods
 - 2.2 Transport av farligt gods - en nödvändighet
 - 2.3 Säkra och rationella transporter av farligt gods

- 3 NUVARANDE FÖRHÅLLANDEN
 - 3.1 Internationella bestämmelser och organisationer
 - 3.1.1 FN-experterna och FN-rekommendationerna
 - 3.1.2 Järnvägstransporter
 - 3.1.3 Vägtransporter
 - 3.1.4 Sjötransporter
 - 3.1.5 Flygtransporter
 - 3.1.6 Radioaktivt material
 - 3.2 Nationella bestämmelser
 - 3.2.1 Nuvarande system
 - 3.2.2 Järnvägstransporter
 - 3.2.3 Vägtransporter
 - 3.2.4 Sjötransporter
 - 3.2.5 Flygtransporter
 - 3.2.6 Postbefordran
 - 3.2.7 Officiell provning m.m.
 - 3.2.8 Terminaler
 - 3.3 Myndighetsorganisation
 - 3.3.1 Nuvarande system
 - 3.3.2 Föreskrivande myndigheter
 - 3.3.3 Tillsynsmyndigheter
 - 3.4 Sammanfattning
 - 3.4.1 Internationella förhållanden
 - 3.4.2 Nationella förhållanden

- 4 NY ORGANISATION OCH LAGSTIFTNING
 - 4.1 Allmänna överväganden
 - 4.1.1 Myndighetsfrågor
 - 4.1.2 Tillsynsfrågor
 - 4.1.3 Författningsfrågor

- 5 ETT SAMLAT MYNDIGHETSANSVAR FÖR LANDTRANSPORTER
 - 5.1 Arbetsuppgifter
 - 5.1.1 Landtransporter
 - 5.1.2 Information rörande alla transportslag
 - 5.1.3 Samordning mellan transportslagen
 - 5.2 Organisationen
 - 5.3 Förhållandet till andra myndigheter
 - 5.4 Personalbehov m.m.

- 6 EFFEKTIVARE TILLSYN
 - 6.1 Tillsynsmyndigheter och tillsynsområden
 - 6.1.1 Landtransporter
 - 6.1.2 Sjö- och lufttransporter
 - 6.2 Tillsynsmyndigheternas befogenheter
 - 6.3 FGE:s uppgifter
 - 6.4 Postbefordran

- 7 SAMORDNANDE BESTÄMMELSER FÖR TRANSPORT AV FARLIGT GODS
 - 7.1 En ramlagstiftning för alla transportslag
 - 7.2 Särskilda frågor
 - 7.2.1 Avgränsning av lagens tillämplighet
 - 7.2.2 Sanktionssystem
 - 7.3 Ikraftträdandet

- 8 FÖLJDÄNDRINGAR I GÄLLANDE FÖRFATTNINGAR

- 9 GENOMFÖRANDET

- 10 RESURSBERÄKNING
- 11 SPECIALMOTIVERING TILL FÖRFATTNINGS-
FÖRSLAGEN
- 11.1 Lagen om transport av farligt gods
- 11.2 Förordningen om transport av farligt
gods
- 11.3 Följdändringar

Särskilt yttrande av experten Hoppe

BILAGOR

- 1 Arbetsgruppernas arbetsområden och sam-
mansättning
- 2 Utkast till följdändring i förord-
ningen (1949:341) om explosiva varor
- 3 Utkast till följdändring i kungörelsen
(1957:232) med vissa bestämmelser rör-
ande explosiva varor för försvarets
behov m.m.
- 4 Utkast till följdändring i förord-
ningen (1961:568) om brandfarliga
varor
- 5 Utkast till följdändring i kungörelsen
(1962:500) om brandfarliga varor, som
omhänderhavas av krigsmakten, m.m.

1. Förslag till
Lag
om transport av farligt gods

Enligt riksdagens beslut föreskrivs följande

Inledande bestämmelser

1 §. Med t r a n s p o r t förstås 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 som sker endast inom ett område där tillverkning, lagring, eller förbrukning av farligt gods äger rum.

2 §. Med f a r l i g t g o d s förstås i denna lag gods som består av eller innehåller
explosiva varor,
komprimerade, kondenserade eller under tryck lösta gaser,
brandfarliga vätskor,
brandfarliga fasta varor,
självantändande varor,
varor som utvecklar brandfarlig gas vid kontakt med vatten,
oxiderande varor,
organiska peroxider,
giftiga varor,
vämjeliga varor,
varor med benägenhet att orsaka infektioner,
radioaktiva varor,
frätande varor samt
magnetiskt material
och som på grund därav vid transport kan medföra skador på människor, djur, egendom eller i miljön eller påverka transportmedlets säkra framförande

3 §. Med t r a n s p o r t m e d e l förstås i denna lag

1. varje slag av fordon som används för transport på väg eller i terrängen,
2. järnvägsvagn och annat spårbundet fordon,
3. luftfartyg samt
4. fartyg såvitt däri transporteras gods i förpackad form, i containrar, flyttbara tankar eller transportmedel enligt punkt 1 och 2.

4 §. Ifråga om transporter med svenska fartyg eller svenska luftfartyg äger lagen tillämpning jämväl utom riket.

Lagen gäller örlogsfartyg och militära luftfartyg endast såvitt regeringen förordnar därom.

5 §. Regeringen eller myndighet som regeringen utser skall meddela föreskrifter om vad som vid respektive land-, sjö- och lufttransporter skall förstås med i 2 § angivna varuslag.

6 §. Regeringen eller myndighet som regeringen utser får förordna om undantag från lagens tillämpning på viss transport eller visst slag av transporter.

Regeringen eller myndighet som regeringen utser får förordna om undantag från lagens tillämpning på försvarsmakten.

Säkerhetsbestämmelser m m

7 §. Transport får ske endast på de villkor och under de förutsättningar som anges i lagen eller med stöd av lagen meddelade föreskrifter.

Om internationella transporter av farligt gods i vissa fall finns särskilda bestämmelser.

8 §. Vid transport skall de åtgärder vidtas och den försiktighet iakttas som fordras för att hindra och motverka skador på människor, djur, egendom och i miljön. Transportmedel och andra transportanordningar skall vara av sådan beskaffenhet att de står emot påkänningarna vid transport.

9 §. Regeringen eller myndighet som regeringen utser skall meddela de föreskrifter om klassificering av farligt gods, transportmedel och andra transportanordningar, märkning, uppgiftsplikt, säkerhetsutrustning, lastning, lossning, förvaring och annan hantering av farligt gods samt om försiktighetsmått och åtgärder i övrigt, allt i den utsträckning som är påkallad från transportsäkerhetssynpunkt.

Regeringen eller myndighet som regeringen utser får föreskriva att transportmedel och andra transportanordningar får användas vid transport endast om de är provade och godkända.

10 §. Om det är av särskild betydelse från transportsäkerhetssynpunkt får regeringen eller myndighet som regeringen utser förbjuda visst slag av transporter eller föreskriva att visst slag av transporter får ske endast efter tillstånd eller förhandsanmälan.

Tillsyn m m

11 §. Tillsynen över efterlevnaden av denna lag och de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen skall utövas av myndighet som regeringen utser.

12 §. För tillsynen enligt denna lag äger tillsynsmyndighet tillträde till områden, lokaler och andra utrymmen, som används i samband med transport, eller till transportmedel och transportanordningar. Myndighet får begära de upplysningar, handlingar och prov som behövs för tillsynen. Ett uttaget prov berättigar inte till någon ersättning.

Det åligger polismyndigheterna att lämna den handräckning som behövs för tillsynen.

13 §. Tillsynsmyndighet får meddela de förelägganden eller förbud som uppenbart behövs för att denna lag eller de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen skall efterlevas.

I ett beslut om föreläggande eller förbud kan tillsynsmyndighet utsätta vite.

Underlåter någon att vidta en förelagd åtgärd, får tillsynsmyndigheten förordna om rättelse på den försumliges bekostnad.

14 §. Tillsynsmyndighet får ta om hand och förstöra eller eljest oskadliggöra farligt gods, som transporteras i strid mot denna lag eller med stöd av lagen meddelade föreskrifter, om godset medför uppenbar risk för skada och risken inte kan avvärijas på mindre ingripande sätt.

15 §. Regeringen får föreskriva att särskilda avgifter skall utgå i ärende enligt denna lag.

Ansvar m m

16 §, Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

1. 8 §
 2. en föreskrift som meddelats med stöd av 9 eller 10 §
 3. ett föreläggande eller förbud som meddelats med stöd av 13 §, dock inte om föreläggandet eller förbudet omfattas av ett vitesföreläggande
- döms till böter eller fängelse i högst ett år.

Ansvar enligt första stycket inträder inte om ansvar för gärningen kan ådömas enligt brottsbalken.

17 §. Den som har tagit befattning med ett ärende som avses i denna lag får inte obehörigen röja eller utnyttja vad han därvid har erfarit om yrkeshemlighet eller affärsförhållande.

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

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Ett förordnande om ikraftträdande får begränsas till vissa av bestämmelserna. Regeringen får meddela de övergångsbestämmelser som behövs.

2. Förslag till
Förordning
om transport av farligt gods

Regeringen föreskriver följande

Inledande bestämmelser

1 §. Denna förordning gäller transport av farligt gods enligt lagen (0000:000) om transport av farligt gods.

2 §. Transportmyndighet är i fråga om
sjötransporter sjöfartsverket,
lufttransporter luftfartsverket,
landtransporter transportrådet.

För frågor som inte är hänförliga till ett visst transportslag är transportrådet transportmyndighet.

Klassificering av farligt gods m m

3 §. Transportmyndigheterna skall meddela föreskrifter enligt 5 § lagen om transport av farligt gods.

4 §. Farligt gods indelas i följande klasser:

klass 1 för explosiva varor

klass 2 för komprimerade, kondenserade eller under tryck lösta gaser

klass 3 för brandfarliga vätskor

klass 4 för brandfarliga fasta varor, självantändande varor och varor som utvecklar brandfarlig gas vid kontakt med vatten

klass 5 för oxiderande varor och organiska peroxider

klass 6 för giftiga varor, vämjeliga varor och varor med benägenhet att orsaka infektioner

klass 7 för radioaktiva varor

klass 8 för frätande varor

klass 9 för magnetiskt material och de andra varuslag som en transportmyndighet föreskriver

Transportmyndigheterna får föreskriva att en klass skall vara indelad i undergrupper.

5 §. Vid transport skall det farliga godset vara klassificerat. Godset skall därvid hänföras till den klass och eventuell undergrupp till klassen som omfattar godsets huvudrisk från transportsynpunkt.

6 §. På ansökan skall transportmyndigheten meddela beslut huruvida viss vara är att anse som farligt gods enligt lagen om transport av farligt gods. I beslutet skall anges till vilken klass varan skall hänföras.

Sökanden skall tillhandahålla underlaget för den prövning som behövs för beslutet. För sådan undersökning, som kan erfordras vid prövningen skall sökanden betala en avgift som motsvarar kostnaden för undersökningen. Transportmyndigheten får bestämma avgiften till lägre belopp än nu sagts om omständigheterna föranleder det.

7 §. Det åligger transportmyndigheterna att fortlöpande publicera sina beslut enligt 6 §.

8 §. I ärende enligt 6 § får transportmyndigheterna på sökandens begäran föreskriva om vad som skall gälla för varan intill dess ärendet slutligt avgjorts. Beslut varigenom sådan föreskrift meddelats kan när som helst återkallas av myndigheten.

Transportanordningar

9 §. Transportmedel, enhetslastanordningar, behållare och emballage skall med hänsyn till material, konstruktion, utförande och utrustning uppfylla de transportsäkerhetskrav transportmyndigheten föreskriver.

Transportmyndigheterna får föreskriva att transportmedel, enhetslastanordningar, behållare och emballage får användas för transport endast om de är provade och godkända.

Märkning

10 §. Enhetslastanordningar, behållare och emballage skall vid transport vara märkta på det sätt transportmyndigheten föreskriver.

Transportmyndigheterna får föreskriva att även transportmedlet skall vara märkt.

Transporthandlingar

11 §. För varje transport skall finnas en skriftlig deklARATION av godset. Deklarationen skall innehålla

1. uppgifter om den korrekta tekniska benämningen på och den för godset tillämpliga klassen
2. ett intygande av avsändaren att godset får transporteras enligt lagen om transport av farligt gods eller med stöd därav meddelade föreskrifter samt att godsets mängd, tillstånd, märkning och inneslutning överensstämmer med föreskrifterna.

Avsändaren är den som till annan överlämnar eller eljest tillhandahåller farligt gods till transport eller som för egen räkning transporterar sådant gods.

12 §. För varje transport skall finnas en skriftlig instruktion som anger på vilket sätt godset är farligt och vilka åtgärder som skall vidtas för att motverka eller undanröja fara som kan uppstå under transporten.

Säkerhetsutrustning

13 §. Transportmyndigheterna får föreskriva att vid transport skall finnas tillgänglig särskild utrustning för brandsläckning, sanering, personligt skydd eller annat säkerhetsändamål.

Hantering m m

14 §. Olika slag av farligt gods skall hållas åtskilda från varandra och farligt gods hållas åtskilt från annat gods i den utsträckning som behövs för att förebygga fara vid läckage eller andra olyckshändelser eller vid strålning.

15 §. Sedan ett transportmedel lossats och rengjorts skall märkning enligt 10 § avlägsnas därifrån eller täckas över, om inte transportmedlet, utan mellankommande användning, åter skall lastas med gods för vilket den redan åsatta märkningen är föreskriven.

Om det på ett transportmedel, som skall lastas med farligt gods, finns synlig märkning som gäller annat, redan lossat, farligt gods, får lastning inte ske förrän märkningen avlägsnats eller täckts över.

Bestämmelserna i första och andra styckena gäller i tillämpliga delar även enhetslastanordningar, behållare och emballage.

Bemyndiganden m m

16 §. Transportmyndigheterna bemyndigas att

1. utöver vad som eljest framgår av förordningen meddela föreskrifter enligt 9 § lagen (0000:000) om transport av farligt gods
2. meddela föreskrifter och förbud enligt 10 § lagen om transport av farligt gods
3. meddela ytterligare föreskrifter för verkställighet av lagen om transport av farligt gods och denna förordning
4. pröva frågor om undantag enligt 6 § lagen om transport av farligt gods
5. förordna om undantag från förordningens tillämpning på viss transport eller visst slag av transporter eller försvarsmakten.

17 §. Har föreskrift om krav på tillstånd eller förhandsanmälan enligt 10 § lagen (0000:000) om transport av farligt gods meddelats, får transportmyndigheterna uppdra åt polismyndigheterna att pröva ärenden om tillstånd eller att mota förhandsanmälan.

I fråga om land- och sjötransport av radioaktivt material skall sådana ärenden prövas av statens kärnkraftinspektion och statens strålskyddsinstitut inom respektive verksamhetsområde.

18 §. Innan en transportmyndighet meddelar föreskrifter, som berör en annan myndighets verksamhetsområde, skall samråd ske med denna myndighet.

19 §. Tillsynen över efterlevnaden av lagen (0000:000) om transport av farligt gods och med stöd av lagen meddelade föreskrifter skall utövas av följande myndigheter inom nedan angivna områden

Myndighet	Tillsynsområde
Sjöfartsverket	Sjötransporter
Luftfartsverket	Lufttransporter
Sprängämnesinspektionen och polismyndigheterna	Landtransporter
Tullmyndigheterna	Gränskontroll av landtransporter till och från utlandet.

I fråga om landtransporter skall det ankomma på transportrådet att samordna tillsynsverksamheten samt att lämna tillsynsmyndigheterna råd och anvisningar.

Fullföljd m m

20 §. Talan mot en polismyndighets beslut enligt lagen (0000:000) om transport av farligt gods eller med stöd av lagen meddelade föreskrifter förs hos länsstyrelsen genom bevär. Mot beslut av sprängämnesinspektionen förs talan hos statens industriverk genom besvär. Mot beslut av annan

tullmyndighet än generaltullstyrelsen förs talan hos styrelsen.

21 §. Talan mot beslut som en länsstyrelse eller en central förvaltningsmyndighet i särskilt fall meddelat enligt lagen (0000:000) om transport av farligt gods eller med stöd av lagen meddelade föreskrifter förs hos kammarrätten genom besvär.

Talan mot annat beslut som sådan myndighet meddelat enligt lagen om transport av farligt gods eller med stöd av lagen meddelade föreskrifter förs hos regeringen genom besvär.

22 §. En myndighet får förordna att dess beslut enligt lagen (0000:000) om transport av farligt gods eller med stöd av lagen meddelade föreskrifter skall lända till efterrättelse utan hinder av förd talan.

23 §. Om ansvar för överträdelse av förordningen eller av föreskrifter som meddelats med stöd av förordningen finns bestämmelser i lagen (0000:000) om transport av farligt gods.

3. Förslag tillLagom ändring i lagen (1975:69) om explosiva och brandfarliga varor

Enligt riksdagens beslut föreskrivs att 1 § lagen (1975:69) om explosiva och brandfarliga varor skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelseFöreslagen lydelse

1 §

Regeringen bemyndigas att i fråga om varor som består av eller innehåller explosivt eller pyrotekniskt ämne (explosiva varor) samt i fråga om brandfarliga varor meddela föreskrifter som gäller tillverkning, handel, hantering, förvärv, överlåtelse, transport eller införsel eller som i övrigt är påkallade från säkerhetssynpunkt.

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om avgifter för provning, kontroll eller besiktning eller annan verksamhet enligt bestämmelse som avses i första stycket.

Regeringen får överlåta åt förvaltningsmyndighet att meddela sådana föreskrifter som avses i första och andra styckena och åt kommun att meddela sådana föreskrifter som avses i andra stycket.

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

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer

4. Förslag till
Förordning
om upphävande av kungörelsen (1945:126) om tillfällig
inskränkning i rätten att sjöledes transportera explo-
siva varor

Regeringen föreskriver att kungörelsen (1945:126) om tillfälligt inskränkning i rätten att sjöledes transportera explosiva varor skall upphöra att gälla vid utgången av - -

5. Förslag tillLagom ändring i lagen (1973:329) om hälso- och miljöfarliga varor

Enligt riksdagens beslut föreskrivs att 3 § lagen (1973:329) om hälso- och miljöfarliga varor skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelseFöreslagen lydelse

3 §

Lagen gäller ej vara som är att anse som

1. livsmedel enligt livsmedelslagen (1971:511),
2. läkemedel enligt läkemedelsförordningen (1962:701),
3. fodermedel enligt [förordningen] (1961:381) om tillverkning av och handel med fodermedel m.m.

Ej heller gäller lagen i fråga om radioaktiva ämnen och andra källor till joniserande strålning.

I fråga om brandfarlig eller explosiv vara äger lagen tillämpning endast i den mån varan är hälso- eller miljöfarlig av annat skäl än som föranlett att den hänförts till nämnda varukategorier.

I fråga om transport av sådan hälso- och miljöfarlig vara som är farligt gods enligt lagen (0000:000) om transport av farligt gods gäller lagen endast om regeringen förordnar det.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

6. Förslag till
Förordning
om ändring i förordningen (1975:346) om miljöfarligt
avfall

Regeringen föreskriver att 1 § förordningen (1975:346) om miljöfarligt avfall skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

I fråga om kemiskt avfall av nedan angivet slag gäller utöver kungörelsen (1973:334) om hälso- och miljöfarliga varor bestämmelserna i denna förordning.

Förordningen är tillämplig på fast eller flytande avfall av följande slag:

1. oljeavfall,
2. lösningsmedelsavfall,
3. färg-, lim- eller lackavfall,
4. koncentrerat surt eller alkaliskt avfall,
5. ytbehandlingsavfall innehållande föreningar av kadmium, koppar, krom, nickel, tenn eller zink,
6. silver- eller zinkhaltigt avfall från grafisk eller fotografisk industri,
7. kvicksilverhaltigt avfall,
8. cyanidhaltigt avfall,
9. PCB-haltigt avfall;
10. bekämpningsmedelsavfall.

Andra stycket skall gälla även i fråga om avfall av där angivet slag som ej är att hänföra till hälso- och miljöfarlig vara enligt 1 § första stycket lagen (1973:329) om hälso- och miljöfarliga varor.

Vad i förordningen före-
skrivs om transport av
miljöfarligt avfall gäl-
ler även om avfallet är

farligt gods enligt la-
gen (0000:000) om trans-
port av farligt gods.

7. Förslag till
Förordning
om ändring i luftfartskungörelsen (1961:558)

Regeringen föreskriver att 107 och 108 §§ luftfartskungörelsen skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelseFöreslagen lydelse

107 §

Luftfartsverket må föreskriva särskilda villkor för befordran med luftfartyg av gods som medför brandfara eller fara för explosion eller sanitär olägenhet, påverkar luftfartygets instrument eller radioutrustning, avgiver gas, radioaktiv strålning eller annat som kan påverka fartyget, dess besättning eller passagerare, eller av annan sådan grund måste anses farligt för säkerheten eller störande för allmän ordning ombord. Såframt godsets beskaffenhet föranleder därtill, äger luftfartsverket bestämma att det må befordras endast med visst luftfartyg eller helt förbjuda dess befordran med luftfartyg.

Annat skjutvapen än tjänstevapen får icke medföras i passagerarutrymme å luftfartyg, som i förvärvssyfte användes för personbefordran. Undantag härifrån får medgivnas av luftfartsverket.

I fråga om transport av farligt gods med luftfartyg i vissa fall finns särskilda bestämmelser.

108 §

Vid transport av explosiva varor, radioaktiva ämnen, brandfarliga varor, film eller hälso- och miljöfarliga varor skall, utöver vad som föreskrives i eller med stöd av

Vid transport av explosiva varor, radioaktiva ämnen, brandfarliga varor, film eller hälso- och miljöfarliga varor skall, utöver vad som

107 §, iakttagas vad som är särskilt stadgat om sådant gods.

föreskrivs i eller med stöd av 107 § eller lagen (0000:000) om transport av farligt gods, iakttas vad som är särskilt stadgat om sådant gods.

Angående tillstånd till befordran av krigsmateriel och vad som förstås med krigsmateriel är särskilt stadgat.

Luftfartsverket skall, innan föreskrifter utfärdas om befordran med luftfartyg av gods som avses i denna paragraf, samråda med statens industriverk samt i förekommande fall med krigsmaterielinspektionen, sprängämnesinspektionen, strålskyddsmyndigheten eller produktkontrollnämnden.

8. Förslag till
Förordning
om ändring i kungörelsen (1933:85) angående förvaring
och transport till lands av kisellegeringar

Regeringen föreskriver att 1 § kungörelsen (1933:85) angående förvaring och transport till lands av kisellegeringar skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelseFöreslagen lydelse

1 §

Med kisellegering förstås i denna kungörelse sådan legering mellan kisel och en eller flera av metallerna järn, mangan, aluminium, kalcium, magnesium och titan, vars kiselhalt ej överstiger 80 procent men uppgår till, i fråga om kiseljärn, minst 30 och, i fråga om annan legering, minst 10 procent.

I fråga om transport gäller kungörelsen endast i den mån kisellegeringen inte är farligt gods enligt lagen (0000:000) om transport av farligt gods.

9. Förslag till
Förordning
om ändring i läkemedelsförordningen (1962:701)

Regeringen föreskriver att 13 § läkemedelsförordningen (1962:701) skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

13 §

Vid handhavande, förvaring och transport av läkemedel skall nödig aktsamhet iakttagas, så att medlet icke åtkommes av obehörig eller på annat sätt kan vålla skada.

I fråga om internationell vägtransport av läkemedel i vissa fall finnas särskilda bestämmelser.

I fråga om transport av läkemedel i vissa fall finns särskilda bestämmelser.

10. Förslag tillLagom ändring i atomenergilagen (1956:306)

Enligt riksdagens beslut föreskrivs att 1 § atomenergila-
gen (1956:306) skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelseFöreslagen lydelse

1 §

Ej må någon utan tillstånd av regeringen eller myndighet
som regeringen bestämmer förvärva, innehava, överlåta, be-
arbeta eller eljest taga befattning med uran, plutonium
eller annat ämne, som användes såsom bränsle (atombränsle)
i anläggning för utvinning av atomenergi (atomreaktor),
eller förening vari sådant ämne ingår.

Vad nu sagts skall gälla jämväl i fråga om torium och
annat ämne, som är ägnat att omvandlas till atombränsle,
ävensom förening vari sådant ämne ingår så ock beträffande
atombränsle, som använts i atomreaktor.

Om rättighet att för utvinnande av uran eller torium
eller förening vari något av dessa ämnen ingår undersöka
och bearbeta samt tillgodogöra sig mineralfyndighet gäller
vad därom är särskilt stadgat.

I fråga om transport i
vissa fall av ämnen som
avses i första och andra
styckena finns särskilda
bestämmelser.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

11. Förslag till
Förordning
om ändring i strålskyddsförordningen (1958:652)

Regeringen föreskriver att 7 § strålskyddsförordningen (1958:652) skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 §

Närmare föreskrifter och anvisningar rörande tillämpningen av strålskyddslagen meddelas av statens strålskyddsinstitut.

I fråga om internationell vägtransport av radioaktivt ämne i vissa fall finnas särskilda bestämmelser.

I fråga om transport av radioaktiva ämnen i vissa fall finns särskilda bestämmelser.

12. Förslag till

Lag

om tillsyn över vissa internationella vägtransporter
av farligt gods m m

Enligt riksdagens beslut föreskrivs följande.

1 §. Tillsynen över efterlevnaden av de föreskrifter, förbud och villkor, som enligt förordningen (1975:35) om internationell vägtransport av farligt gods skall gälla för vissa här i riket utförda internationella transporter, skall utövas av myndighet som regeringen utser.

2 §. För tillsynen enligt denna lag äger tillsynsmyndighet tillträde till områden, lokaler och andra utrymmen, som används i samband med sådan transport som avses i förordningen (1974:35) om internationell vägtransport av farligt gods, eller till transportmedel och transportanordningar. Myndighet får begära de upplysningar, handlingar och prov som behövs för tillsynen. Ett uttaget prov berättigar inte till någon ersättning.

Det åligger polismyndigheterna att lämna den handräckning som behövs för tillsynen.

3 §. Tillsynsmyndighet får medgela de förelägganden eller förbud som uppenbart behövs för att föreskrifter, förbud och villkor som avses i 1 § skall efterlevas.

I ett beslut om föreläggande eller förbud kan tillsynsmyndighet utsätta vite.

Underlåter någon att vidta en förelagd åtgärd, får tillsynsmyndigheten förordna om rättelse på den försumliges bekostnad.

4 §. Tillsynsmyndighet får ta om hand och förstöra eller eljest oskadliggöra farligt gods, som transporteras i strid mot föreskrifter, förbud eller villkor som avses i 1 §, om godset medför uppenbar risk för skada och risken inte kan avvärijas på mindre ingripande sätt.

5 §. Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot föreskrift, förbud eller villkor som avses i 1 § döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Ansvar enligt första stycket inträder inte om ansvar för gärningen kan ådömas enligt brottsbalken.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

13. Förslag till
Förordning
om ändring i förordningen (1974:35) om internationell
vägtransport av farligt gods

Regeringen föreskriver i fråga om förordningen (1974:35) om internationell vägtransport av farligt gods

dels att 3 och 4 §§ skall upphöra att gälla,

dels att i 1 och 2 §§ orden "statens industriverk" samt i 5 § orden "statens industriverk och transportnämnden" skall bytas ut mot "transportrådet",

dels att nuvarande 6 § skall betecknas 7 § och ha nedan angivna lydelse,

dels att i förordningen skall införas tre nya paragrafer, 6, 8 och 9 §§ med nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §

Tillsyn över efterlevnaden av föreskrifter, förbud och villkor, som avses i 1 §, skall utövas av polismyndigheterna, tullmyndigheterna och sprängämnesinspektionen.

Transportrådet skall samordna tillsynsverksamheten och lämna tillsynsmyndigheterna råd och anvisningar.

7 §

Talan mot polismyndighets beslut enligt denna förordning förs hos länsstyrelsen genom besvär.

Talan mot beslut av länsstyrelse eller central förvaltningsmyndighet enligt denna förordning förs hos regeringen genom besvär.

Talan mot en polismyndighets beslut enligt lagen (0000:000) om tillsyn över vissa internationella vägtransporter av farligt gods eller denna förordning förs hos länsstyrelsen genom besvär. Mot beslut av annan tullmyndighet än generaltullstyrelsen förs talan hos styrelsen genom besvär. Mot beslut av sprängämnesinspektionen förs talan hos statens industriverk genom besvär.

Talan mot beslut, som länsstyrelse eller central förvaltningsmyndighet meddelat enligt lagen (0000:000) om tillsyn över vissa internationella vägtransporter av farligt gods eller denna förordning, förs hos kammarätten genom besvär.

8 §

En myndighet får förordna att dess beslut enligt lagen (0000:000) om tillsyn över vissa internationella vägtransporter av farligt gods skall lända till efterrättelse utan hinder av förd talan.

9 §

Om ansvar för överträdelse av föreskrifter, förbud eller villkor, som avses i 1 §, finns bestämmelser i lagen (0000:000) om tillsyn över vissa internationella vägtransporter av farligt gods.

14. Förslag till
Förordning
om ändring i vägtrafikkungörelsen (1972:603)

Regeringen föreskriver att i 152 § vägtrafikkungörelsen (1972:603) orden "statens industriverk" skall bytas ut mot "transportrådet".

FÖRKÖRTNINGAR

ADR	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route	Den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg
CIM	Convention internationale concernant le transport par chemins de fer des marchandises	Det internationella fördraget angående godsbefordran på järnväg
CMR	Convention relative au contract de transport international des marchandises par route	Konventionen om fraktavtal vid internationell godsbefordran på väg
IATA	International Air Traffic Association	Den internationella lufttrafikassociationen
ICAO	International Civil Aviation Organization	Den internationella civila luftfartsorganisationen
IAEA	International Atomic Energy Agency	Det internationella atomenergiorganet
IMCO	Inter-Governmental Maritime Consultative Organization	Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen
IMDG-code	International Maritime Dangerous Goods Code	"Internationell kod för transport av farligt gods till sjöss"
OCTI	Office centrale des transports internationaux par chemins de fer	Centralbyrån för järnvägs transporter
RAR	Restricted Articles Regulations	"Bestämmelser för flygtransport av farligt gods"
RID	Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer	Internationellt reglemente om befordran av farligt gods på järnväg
SOLAS	Safety of Life at Sea	Konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss
ECOSOC	Economic and social Council	FN:s ekonomiska och sociala råd
CDG	IMCO: Subcommittee on the Transport of dangerous Goods	IMCO:s underkommitté för transport av farligt gods

SAMMANFATTNING

Med farligt gods i transportsammanhang menas gods som p g a sina inneboende egenskaper kan vålla skador i sin omgivning.

Transport av farligt gods har sedan lång tid tillbaka kringgårdats med säkerhetsföreskrifter. Eftersom farligt gods är oundgängligt i det moderna industrisamhället, har transporter av godset inte annat än undantagsvis förbjudits trots de risker transportererna medför. I stället har samhället uppställt en rad villkor för dessa transporter.

Ett omfattande internationellt samarbete äger rum i frågor rörande transport av farligt gods. Det finns därför numera internationella överenskommelser för transport med alla transportslag. Sverige har godkänt dessa överenskommelser.

För inhemska transporter finns en omfattande och detaljerad samling föreskrifter. För resp sjö-, luft- och järnvägstransporter finns samlade, internationellt anpassade regelverk som avser alla varuslag. Vägtransportföreskrifterna däremot återfinns i skilda författningar för skilda varuslag och saknar ofta den internationella anpassning, som föreskrifterna för övriga transportslag har. Myndighetsansvaret för transportererna är uppdelat på motsvarande sätt. Sjöfartsverket, luftfartsverket och SJ har således ansvaret för resp sjö-, luft och järnvägstransporter, medan vägtransporterna handhas av de myndigheter som har ansvaret för olika varukategorier.

Den splittrade bild som denna författningens mässiga och organisatoriska ordning visar har hindrat myndigheter och enskilda att handla säkert och rationellt i frågor rörande transport av farligt gods.

För att skapa säkrare transporter bör största möjliga samordning av regler och myndighetsansvar genomföras och skillnaderna mellan nationell och internationell reglering utjämnas.

I detta syfte läggs i betänkandet fram förslag till en lag om transport av farligt gods, till en ny myndighetsorganisation för landtransporterna samt till en förbättrad tillsynsorganisation.

Förslaget till lag om transport av farligt gods gäller alla transport- och varuslag. Lagen är en ramlag, vari de grundläggande principerna för transport av farligt gods fastslås. Merparten föreskrifter kommer emellertid i praktiken, liksom hittills, att återfinnas i skilda reglementen för skilda transportslag. Genom lagen skapas en författningsmässig grund för regeringen eller de myndigheter regeringen utser att meddela transportinriktade och internationellt anpassade föreskrifter för transporterna. Eftersom grunden blir densamma för alla transportslagen underlättas också möjligheterna till harmonisering transportslagen emellan. Lagförslaget kompletteras med ett förslag till förordning. Förordningen innehåller några mer detaljerade bestämmelser som är gemensamma för alla transport- och varuslag.

I fråga om myndighetsansvaret föreslås att de funktioner med avseende på transport av farligt gods som i dag åvilar främst industriverket och produktkontrollnämnden med produktkontrollbyrån vid naturvårdsverket samt SJ, men även i viss utsträckning strålskyddsinstitutet, kärnkraftsinspektionen samt socialstyrelsen, skall sammanföras till en nybildad enhet inom transportrådet. Denna enhet föreslås få det samlade ansvaret för landtransporter av farligt gods, visst ansvar för information rörande alla transportslag samt uppgiften att verka för samordning mellan transportslagen över huvud taget. Enligt förslaget skall enheten beslutsmässigt vara självständig i transportsäkerhetsfrågor under ledning av en delegation, sammansatt av bl a

företrädare för berörda fackmyndigheter och organisationer. Vidare skall enheten biträdas av en rådgivande nämnd liknande den som i dag finns vid industriverket. Ansvaret för sjö- och lufttransporter föreslås alltså åvila sjö- resp luftfartsverket.

Ansvaret för tillsynen över sjö- och lufttransporterna föreslås oförändrat bli kvar hos sjö- resp luftfartsverket. Enligt förslaget skall tillsynen ske där den förebyggande effekten kan antas vara störst och där tillsynen kan bedrivas under säkra former. I fråga om landtransporterna innebär detta att tillsynen skall ske främst vid terminaler och andra ställen, varifrån transporterna vanligen utgår, samt vid gränserna. De myndigheter som skall utöva tillsynen över landtransporterna föreslås bli yrkesinspektionen, tullmyndigheterna, polismyndigheterna och sprängämnesinspektionen. Transportrådet skall bli biståttillsynsmyndigheterna med råd och anvisningar samt samordna verksamheten. Tillsynen skall underlättas genom ökad samordning av information och utbildning samt genom enklare och modernare föreskrifter.

Slutligen föreslås, att det tillkallas en organisationskommitté med uppdrag att närmare utforma den nya myndighetsorganisationen för landtransporterna efter de principer som angivits i betänkandet. Frågan om i vilken utsträckning nu gällande, med stöd av produktkontrollförfattningarna meddelade föreskrifter för vägtransport av farligt gods kan och bör nyttjas som föreskrifter enligt lagen om transport av farligt gods är av stor betydelse för den nya organisationens olika funktioner. Därför föreslås att organisationskommittén också ser över denna fråga samt i förekommande fall utarbetar förslag till nya föreskrifter.

Förslagen föreslås träda i kraft den 1 januari 1982.

Förslagen till ny lagstiftning och ny myndighetsorganisation beräknas i stort inte medföra ökade kostnader för det allmänna eller för enskilda.

1. UTREDNINGSSARBETET

1.1 Direktiven

I direktiven (Dir 1979:1) lämnade dåvarande departementschefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Bondestam inledningsvis en översiktlig beskrivning av det regelsystem och den organisatoriska ordning som f n gäller för transport av farligt gods. Därefter redogjorde statsrådet för bakgrunden till nuvarande förhållanden:

I samband med frågan om svensk anslutning till ADR-överenskommelsen (den europeiska överenskommelsen om transport av farligt gods på väg) behandlades (prop 1973:143) bl a frågan om att införa en särskild lagstiftning för nationella transporter av farligt gods och att inrätta ett särskilt transportsäkerhetsorgan. Övervägandena ledde fram till att frågan om nationella vägtransporter av farligt gods borde lösas inom ramen för gällande produktlagstiftning och i första hand handhas av de myndigheter som enligt denna lagstiftning har ansvaret för olika varukategorier. I propositionen avvisades också tanken på en tillsynsorganisation vid sidan av produktkontrollsystemet i övrigt. Dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet framhöll emellertid att det var angeläget att få till stånd en ökad samordning av transportsäkerhetsfrågorna. Som lämplig samordnande myndighet föreslogs statens industriverk. Vidare föreslogs att en rådgivande nämnd, knuten till industriverket, skulle inrättas. Nämnden skulle utgöra en förbindelselänk mellan de myndigheter och organisationer som främst har att ta befattning med frågor rörande transport av farligt gods. I övrigt föreslogs regleringen av de olika transportgrenarna förbli oförändrad.

I propositionen påpekades att den organisatoriska lösning som föreslogs fick anses vara av provisorisk karaktär i avvaktan på att man fick ytterligare underlag för en bedömning bl a genom arbetsmiljöutredningens

arbete och de erfarenheter som kunde vinnas sedan det föreslagna systemet hade varit i kraft under viss tid. Riksdagen delade den uppfattning som kommit till uttryck i propositionen (TU 1973:24, rskr 1973:334).

Vidare redogjordes för senare riksdagsbehandling av vissa frågor rörande transport av farligt gods:

I motion 1976/77:521 hemställdes bl a att riksdagen hos regeringen skulle begära att en utredning tillsattes med uppgift att samordna bestämmelserna om transport av farligt gods och det därmed sammanhängande myndighetsansvaret. Vidare hemställdes i motion 1976/77:813 att riksdagen skulle ge regeringen i uppdrag att utreda behovet av en ramlagstiftning om transport av farligt gods och att överväga frågan om auktorisation för företag som sysslar med giftr transporter.

Trafikutskottet (TU 1977/78:1) erinrade i anledning av motionerna bl a om att den nuvarande organisatoriska ordningen på området hade setts som en temporär lösning i avvaktan på ytterligare underlag för en bedömning. Enligt utskottet hade någon effektiv lösning av denna från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt mycket viktiga fråga ännu inte kommit till stånd, varför den borde prövas på nytt. Utskottet framhöll att det syntes särskilt angeläget att frågan om en koncentration av det samlade ansvaret för transporter av farligt gods till en myndighet ingående övervägdes. Skäl talade också för att möjligheterna att samordna bestämmelserna beträffande de säkerhetsfrågor som var förknippade med transport av farligt gods utan dröjsmål borde tas upp till förnyade överväganden.

Slutligen anförde statsrådet, såvitt nu är i fråga:

Det finns enligt min mening nu anledning att - mot bakgrund av de erfarenheter som har vunnits - utvärdera den hittillsvarande ordningen. --- Flertalet av de problem som jag har pekat på i det föregående är samordningsfrågor som bör lösas genom en ny eller förbättrad reglering. Utredaren bör bl a överväga huruvida det är lämpligt att regler för nationella vägtransporter av alla slag av farligt gods samlas i en gemensam lagstiftning, som i möjligaste mån är samordnad med de internationella reglerna.

Utredaren bör i sitt arbete uppmärksamma att vissa produktslag f n faller utanför det nationella regelsystemet vad gäller transporter av farligt gods på väg. --- En annan fråga som bör uppmärksammas i sammanhanget är förhållandet mellan regleringen av å ena sidan vägtransporter och å andra sidan järnvägs-, sjö- resp lufttransporter. Utvecklingen mot kombinerade transporter - inte minst när det gäller gränsöverskridande trafik - har under senare tid gått snabbt. Sådana transporter, som innebär att fler än ett av de angivna transportsätten utnyttjas, gör det angeläget att bl a pröva frågan om ett så långt möjligt samordnat regelsystem. Detsamma gäller ansvaret i fråga om sådana faktorer som inte är direkt beroende av de speciella förutsättningarna för ett visst transportslag.

Direktiven anger ytterligare några frågor som utredaren skall pröva. Dessa frågor, som kommer att behandlas i ett senare betänkande, gäller behovet av ett samordnat regelsystem för andra transportsätt än de ordinära, t ex för transport i rörledningar, möjligheterna till samordnade godkännande beslut inom systemet för officiell provning, behovet av auktorisation av dem som utför transporter av farligt gods samt behovet av förbättrade informationsmöjligheter m m för bland andra räddningstjänstens organ.

För samtliga kommittéer och särskilda utredare gäller vidare direktiven (Dir 1980:20) angående finansiering av reformer. Enligt dessa skall utgångspunkten vara, att alla förslag, som kommittéerna lägger fram, skall kunna genomföras inom ramen för oförändrade resurser inom det område som förslagen avser.

1.2 Arbetets uppläggning och bedrivande

I direktiven förutsätts, att ett delbetänkande med förslag till huvudprinciper för lösning av samordningsproblemen vad gäller transport av farligt gods på väg skulle föreligga i sådan tid att en samtidig prövning kan ske av delbetänkandet och de förslag kommittén för översyn av produktkontrollens organisation kunde komma att upprätta. Då denna kommitté beräknades komma att avge sitt betänkande under våren 1980, har de utredningsuppgifter som gäller samordning av regelsystemen, myndighetsansvaret och tillsynsorganisationen i fråga om transport av farligt gods prioriterats och upptagits till behandling i detta delbetänkande.

I slutbetänkandet kommer, såvitt nu låter sig bedömas, att behandlas dels de återstående utredningsuppdragen enligt direktiven (se föregående avsnitt), dels frågor rörande vägvalsstyrning vid transport av farligt gods.

Utredningsarbetet har bedrivits med hjälp av särskilda arbetsgrupper, vilka engagerats utan formella förordnanden. I dessa grupper har, förutom experterna, ingått företrädare för berörda myndigheter och organisationer. Deltagarna har nedlagt ett omfattande och engagerat arbete på att lösa problemen kring transport av farligt gods. Arbetsgruppernas sammansättning framgår av bilaga 1.

Överläggningar har dessutom hållits med ledningarna för de närmaste berörda myndigheterna samt med företrädare för ett antal fack- och andra intresseorganisationer vilka inte varit representerade i arbetsgrupperna.

Regeringen har till utredaren överlämnat dels en skrivelse från Stockholms kommunstyrelse, vari kommunstyrelsen hemställt om regeringens medverkan till vissa åtgärder rörande transport och lagring av farligt gods, dels en skrivelse från försvarets materielverk, vari materielverket hemställt att militärt registrerade tankfordon skall få besiktigas och kontrolleras av militära besiktningsmän i stället för AB Svensk Bilprovning.

I detta betänkande behandlas merparten av de frågor Stockholms kommun upptar i sin skrivelse, medan återstoden av dessa samt materielverkets hemställan kommer att behandlas i slutbetänkandet.

1.3 Utredningar som berör transport av farligt gods

Frågor med mer eller mindre nära anknytning till transport av farligt gods har på senare tid utretts av flera kommittéer.

Kommittén för miljörisker vid sjötransporter framlade under sommaren 1979 i betänkandet Ren tur (SOU 1979:43) ett förslag till program för miljösäkra sjötransporter. Under 1979 avgav också 1977 års oljeskyddskommittéer sitt betänkande Beredskap mot oljeutsläpp till sjöss (Ds Kn 1979:13). Räddningstjänstkommittén har under våren 1980 framlagt delbetänkandet Undersökning av allvarliga olyckshändelser (Ds Kn 1980:01), vari kommittén föreslår att en särskild undersökningskommission för bl a svårare väg- och järnvägsolyckor inrättas. Räddningstjänstkommittén utreder vidare bl a frågor rörande huvudmannskapet för räddningstjänsten.

Ovanstående utredningar berör i huvudsak sådana områden som jag valt att behandla i ett kommande betänkande. Andra utredningar har emellertid haft större betydelse för de frågor som behandlas i förevarande betänkande. Under det hittillsvarande utredningsarbetet har sålunda samråd ägt rum med företrädare för kommittén för översyn av produktkontrollens organisation, miljödatanämnden och atomlagstiftningskommittén.

Kommittén för översyn av produktkontrollens organisation har i juni 1980 slutfört sitt arbete genom att avge betänkandet Ny produktkontrollorganisation (Ds Jo 1980:4). I betänkandet föreslår kommittén att ett fristående produktkontrollverk bildas. Verket skall enligt förslaget ersätta produktkontrollnämnden och produktkontrollbyrån vid statens naturvårdsverk och vara ett centralt samordnande organ inom området för produktkontroll av hälso- och miljöfarliga varor. Kommittén förslår också vissa ändringar i den författningsmässiga regleringen av hälso- och miljöfarliga varor. Ändringsförslagen innebär bl a att från tillämpningsområdet för lagen (1973:329) om hälso- och miljöfarliga varor, och därmed från produktkontrollverkets ansvarsområde, undantas transport av sådana hälso- och miljöfarliga varor som omfattas av det förslag till lag om transport av farligt gods som framläggs i förevarande betänkande.

Miljödatanämnden har i juni 1980 avgivit rapporten Bättre miljöinformation (SOU 1980:24), vari föreslås bl a att kompletterande resurser för toxikologisk informationsservice skapas och att dessa slås samman med giftinformationscentralen vid Karolinska sjukhuset. Till denna nya myndighet skall enligt förslaget både myndigheter och enskilda kunna vända sig med frågor och uppdrag.

Atomlagstiftningskommittén slutligen utreder bl a möjligheterna att samordna den nuvarande lagstiftningen på atomenergiområdet, bl a atomenergilagen och strålskyddslagen, samt hur ansvaret för tillsyn bör vara fördelat mellan statens kärnkraftinspektion och statens strålskyddsinstitut.

Till sist kan nämnas att fartygsmiljöutredningen arbetar på att revidera lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg, vilken lag är av betydelse för sjötransport av farligt gods.

2. UTGÅNGSPUNKTER FÖR UTREDNINGSSARBETET

2.1 Vad är farligt gods

I de två orden "farligt gods" ryms ett flertal faktorer. De utgör nämligen inte bara en upplysning om att det gods som avses är farligt utan också att handlingsfriheten beträffande detta gods kan vara kringskuren av både offentlighetsrättsliga och civilrättsliga regler.

Vad är då farligt gods?

De flesta godsslag är farliga, dvs har skadebringande egenskaper, om de yttre omständigheterna är tillräckligt ogynnsamma. Ett stenblock och en låda med vassa kanter är sålunda farliga om man t ex vid en transport tappar kontrollen över dem. De risker och faror som är förenade med denna typ av gods är emellertid konventionella. Det är m a o lätt för var och en att förutse vad som händer om stenblocket kommer i rullning eller lådan faller omkull.

Vissa godsslag har emellertid skadebringande egenskaper som i allmänhet inte kan förutses utan särskilda kunskaper om godset. I en del fall är de skadebringande egenskaperna välkända hos en större allmänhet, t ex brandfarligheten hos bensin. I andra fall förutsätts mer specialiserade kunskaper. Sålunda krävs det särskilda insikter för att förutse, att det gods, som ett till det yttre helt harmlöst kolli innehåller, kan vålla stor skada om det kommer ut ur sin förpackning. Likaså krävs särskild insikt för att förstå, att ett par kollin med var sitt relativt ofarliga innehåll tillsammans kan skapa en betydligt större risk, om innehållet i kollina kommer ut och i beröring med varandra. Inte heller kan det sägas ligga inom gränserna för det normala vetandet att vissa godsslag, som kan transporteras i t ex tankar kan utvidga sig så kraftigt under vissa omständigheter att tanken sprängs. - Det är godsslag av nu angiven art som i det följande avses med begreppet farligt gods.

Begreppet farligt gods kan sålunda sägas innefatta att godset dels har inneboende, skadebringande egenskaper, vilka det krävs särskilda kunskaper för att kunna förutse, dels alltid innebär en fara, dvs faran orsakas av godsets egenskaper och inte endast av sammanträffande omständigheter.

2.2 Transport av farligt gods - en nödvändighet

Under samlingsbeteckningen farligt gods döljs ett stort antal skilda varuslag, vilka det moderna industrisamhället har svårt att undvara, t ex bensin och andra petroleumprodukter, sprängämnen, klor, svavelsyra, natronlut och ammoniak. En förutsättning för att samhället skall kunna tillgodogöra sig dessa varor är att de kan förflyttas. Följden härav är att samhället på vissa villkor måste tillåta att det farliga godset transporteras även om transporten kan innebära en särskild risk.

Med den tekniska utvecklingen har användningen av farligt gods ökat. Detta har fört med sig ett växande behov av säkerhetsfrämjande åtgärder. Eftersom också världshandeln ökar har ett internationellt samarbete i säkerhetsfrågor blivit nödvändigt. Detta samarbete har beträffande transport av farligt gods tagit sig uttryck i en omfattande, internationellt standardiserad reglering. I denna reglering ingår föreskrifter som skall hindra godset från att vålla skada samtidigt som de inte onödigtvis skall försvåra transportererna. En huvuduppgift är således att väga kraven på säkerhet mot kraven på att transportererna underlättas. I regleringen ingår en klassificering av de risker en transport innebär och en standardisering av vilka uppgifter transportören och berörda myndigheter skall få. Dessa uppgifter skall vara så utformade och dokumenterade att de lätt kan föras vidare i en kedja av flera speeditörer och fraktförare. De skall

även vara lätt tillgängliga vid inspektioner och kontroller. Reglerna skall vidare passa i olika klimat och tekniska miljöer. Samtidigt med allt detta skall de skydda allmänhetens liv och egendom liksom värna om miljön i vid bemärkelse.

Sverige har accepterat de värderingar som ligger till grund för det internationella arbetet och har biträtt samtliga internationella konventioner om transport av farligt gods, utom dem som avser sjöfart på inre vattenvägar.

Också i Sverige har vi alltså godtagit att farligt gods måste förekomma i samhällslivet och därmed transporteras. Stora mängder av det gods som transporteras i vårt land är farligt gods. Någon samlad statistik över volymer, godslag och transportsätt finns inte. Som ett belysande exempel kan dock nämnas att det till Sverige årligen importeras ca 30 milj kubikmeter oljeprodukter samt att praktiskt taget hela denna volym utgör farligt gods. Detta gods kommer med fartyg till svenska hamnar, varefter det transporteras vidare med bil och tåg över landet - eldningsoljan i ett distributionsnät som t o m sträcker sig ända in i bostadsområdena. Vidare kan nämnas att det för avsalu produceras årligen ca 230 000 ton klor och ca 425 000 ton rykande svavelsyra. Det kan på goda grunder antas att större delen av dessa kvantiteter blir föremål för någon form av transport.

Det är uppenbart att dessa transporter kan innebära stora risker för dem som utför transportererna, för tredje man och för miljön. Med det ansvar man sedan länge känt i Sverige bl a i frågor om arbetarskydd och miljöskydd skulle transportererna inte kunna tillåtas utan omfattande säkerhetsåtgärder från samhällets och de enskildas sida. För att utvecklingen skall kunna fortgå och säkerheten höjas fordras ett system med effektiva och rationella föreskrifter och myndigheter med resurser att meddela föreskrifterna, informera om dem och övriga frågor rörande transport av farligt gods samt att kontrollera föreskrifternas efterlevnad.

Utgångspunkten för detta säkerhetssystem är given: de internationella transportsäkerhetsnormer som Sverige godkänt och är beroende av för ett fungerande handelsutbyte med andra länder.

2.3 Säkra och rationella transporter av farligt gods

För att gagna enskildas och samhällets intressen bör en transport vara säker och rationell. Gemensamt för strävandena att åstadkomma ett system av säkra och rationella transporter är, oavsett transportslag och räckvidd, följande.

Behovet av skydd för tredje mans intressen är karaktäristiskt för transporter av farligt gods. Kravet på att det allmänna skall gripa in med skyddande bestämmelser är en följd av detta behov. Ett sådant ingripande vilket alltså syftar till att avvärja den särskilda fara transporter av farligt gods innebär, kan ske genom förbud eller neutraliserande föreskrifter.

Ett förbud mot transport av farligt gods kan förefalla vara ett praktiskt tillvägagångssätt att skydda tredje man, eftersom neutraliserande föreskrifter oftast är detaljerade, ofullständiga och svåra att följa. Även kontrollen av efterlevnaden av neutraliserande föreskrifter är komplicerad. Vid valet mellan förbud och neutraliserande föreskrifter måste man emellertid först ta hänsyn till att ett förbud förutsätter en allmänt accepterad säkerhetsnivå vid vilken förbudet skall börja gälla. Eftersom frågan var den entydiga och praktiskt tillämpbara gränsen mellan "säker" och "osäker" går knappast låter sig besvaras är en sådan nivå nästan omöjlig att fastställa. Dessutom är ett totalförbud orealistiskt m h t transporterernas betydelse för ett fungerande näringsliv. Som en följd bl a härav har regleringen av transport av farligt gods inriktats främst på neutraliserande föreskrifter.

Betydande arbete har - inte minst internationellt - lagts ned på att finna enhetliga former och bedömningsgrunder för sådana neutraliserande föreskrifter. Därvid har man främst ägnat sig åt att förteckna och klassificera olika typer av farligt gods samt på att finna lämpliga tekniska lösningar i syfte att hindra det farliga godset från att komma ut ur sina olika inneslutningar såsom emballage, containrar eller tankar. Eftersom varje transport inleds med godshantering hos tillverkare, grossister och i terminaler samt avslutas med någon form av hantering hos mottagaren, har man utgått från en bredare bas än den enbart förflyttningen av godset innebär. Kraven på emballage m m har sålunda ansetts böra vara så utformade att säkerheten höjs utan att godshanteringen försvåras. Vidare har utarbetats vissa standardiserade krav på uppgiftsplikt för dem som har kunskaper om godset dels för att transportören skall kunna utföra sitt uppdrag att överlämna ett oskadat gods till mottagaren, dels för att tredje man, miljön, annan egendom m m skall kunna skyddas.

I syfte att precisera de risker samhället är berett att ta i samband med transporter har farligt gods delats in i olika klasser. Av dessa klasser framgår att vi accepterar att vissa varor är svåra att undvara under det att andra varor med likartade egenskaper bedömts vara umbärliga och därför kunnat uteslutas från transport och därmed från allmänt bruk.

3. NUVARANDE FÖRHÅLLANDEN

3.1 Internationella bestämmelser och organisationer

3.1.1 FN-experterna och FN-rekommendationerna

För att nå ett världsomfattande system för transporter av farligt gods oavsett nationsgränser och transportsätt till-
satte ECOSOC (FN:s Ekonomiska och Sociala Råd) år 1953 en
expertgrupp benämnd The Committee of Experts on the Trans-
port of Dangerous Goods, ofta kallad FN-experterna. Denna
expertgrupp har sammanfattat sitt arbete i FN-rekommenda-
tionerna.

FN-rekommendationerna syftar inte till att skapa ett nytt
världsomfattande regelsystem som omedelbart skall ersätta
nationella och internationella transportregler. Avsikten är
att rekommendationerna dels skall läggas till grund för re-
vision av existerande transportbestämmelser, dels användas
vid utfärdandet av nya. Det förutsätts att regeringar och
internationella organisationer skall anpassa sina före-
skrifter till vad som föreslås i rekommendationerna. - FN-
rekommendationerna avses alltså vara ett hjälpmedel i strä-
vandena att harmonisera bestämmelserna för transport av
farligt gods med olika transportslag och i skilda länder.

Rekommendationerna indelar farligt gods i nio klasser. Till
klasserna hör ämnesförteckningar. Förteckningarna är inte
uttömmande, men de täcker huvudparten av de kommersiellt
mest betydelsefulla ämnena med farliga egenskaper. Avsikten
är att förteckningarna också skall vara vägledande vid
klassificeringen av sådant gods som inte finns nämnt vid
namn i förteckningarna. I förteckningarna har ämnena för-
setts med nummer, i dagligt tal benämnda UN-nummer. Använd-
andet av dessa nummer spelar en utomordentligt stor roll
för möjligheten att identifiera gods.

FN-rekommendationerna innehåller också särskilda föreskrifter
för emballage. Däremot har frågan om stora tankcontainrar,

avmonterbara tankar, tankfordon och tankfartyg lämnats utanför rekommendationernas tillämpning.

Praktiskt taget alla internationella organisationer - med eller utan FN-anknytning - med transportfrågor på sitt program har fattat principbeslut om att lägga FN-rekommendationerna till grund för sitt fortsatta arbete. Utvecklingen inom området transport av farligt gods kan således förväntas komma att nära anknyta till rekommendationerna.

3.1.2 Järnvägstransporter

Bestämmelserna för internationella järnvägstransporter av farligt gods finns i Bilaga I till det internationella fördraget om godsbefordran på järnväg, CIM. Denna Bilaga I benämns RID (Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer). RID har genom direkta stadganden i CIM integrerats med de allmänna villkoren för avtal om järnvägstransport mellan fördragsstaterna. RID utgör således i första hand avtalsvillkor, inte offentligrättsliga säkerhetsföreskrifter även om det ofta uppfattas så. Skall RID användas som en direkt tredjemansföreskrift eller kompletteras med sådana krävs att detta uttryckligen föreskrivs i nationell rätt.

RID indelar farligt gods i åtta huvudklasser. Klassificeringen bygger, liksom FN-rekommendationernas, främst på arten av den fara godset representerar. Klasserna är indelade i begränsande och fria, vilket hänger ihop med ett speciellt system som RID har med dels exemplifierande, dels uttömmande ämnesförteckningar. Enligt CIM/RID är visst gods, som anses särskilt farligt, uteslutet från transport - absoluta transportförbud. Annat gods får tas emot till transport på vissa villkor - relativa transportförbud.

Det står den enskilda CIM-staten fritt att med stöd av sin nationella lagstiftning från transport utesluta ytterligare godsslag än sådana som omfattas av RID:s absoluta transport-

förbud. Däremot kan de enskilda CIM-staterna inte ensidigt vid en RID-transport förändra transportvillkoren för gods-
slag som är underkastade relativa transportförbud.

CIM/RID gäller för alla godssändningar som inlämnas till befordran med direkt fraktsedel, utfärdad för sträcka som berör minst två fördragsslutande staters områden.

3.1.3 Vägtransporter

Vägtransporterna kom först på 1960-talet att genom ADR (Den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg) att få regler motsvarande järnvägens.

ADR är till skillnad från RID en självständig konvention. Detta innebär att något direkt samband inte finns mellan ADR och konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR) även om begreppet farligt gods (och gods av farlig beskaffenhet) förekommer även där. ADR utgörs m a o av säkerhetsföreskrifter.

ADR är en mellan f n 18 europeiska länder överenskommen standard för vägtransport av sådant farligt gods som omfattas av ADR (ADR-gods). (I statens industriverks författningssamling kungörs fortlöpande vilka länder som anslutit sig.) Denna standard innehåller ett klassificeringssystem, tekniska föreskrifter samt administrativa anvisningar och regler för fullgörandet av avsändarens upplysningsplikt. Tanken bakom ADR är att underlätta säkra transporter mellan de olika länderna. Detta har skett genom att berörda stater fastställt en gemensam nivå vid vilken man är beredd att ta emot främmande fordon med farligt gods utan att kräva att särskilda nationella regler följs. ADR:s föreskrifter ersätter sålunda vid internationell transport motsvarande inhemska normer. En följd av detta blir att ett och samma godsslag kan komma att behandlas olika beroende på om det är fråga om nationell eller internationell transportverksamhet.

Föreskrifterna i ADR gäller endast godset och dess hantering. Nationella och internationella föreskrifter avseende regleringen av vägtrafik, vägfraktavtal och handelsutbyte gäller därför oavsett ADR.

En ADR-stat kan inom sitt territorium tillämpa nationella föreskrifter även på ADR-transporter så länge dessa nationella föreskrifter fungerar som utfyllande normer till ADR. Sådana normer strider dock i viss mån mot den grundläggande tanken i ADR, nämligen att avsändare och transportör som följer ADR:s föreskrifter skall vara säkra på att det till transport mottagna godset får fraktas på väg inom ADR-staternas territorier utan att ytterligare åtgärder behöver vidtas.

ADR är indelad i själva överenskommelsen och i de två, huvudsakligen tekniska, bilagorna A och B. Konventionstexten i ADR är kortfattad och innehåller endast få materiella bestämmelser. Tyngdpunkten är lagd på bilagorna, vilka utgör delar av överenskommelsen.

Med internationell transport avses i ADR en transport som på minst två ADR-staters områden utförs med sådant fordon som omfattas av ADR-bestämmelserna.

Med farligt gods förstås i ADR sådana ämnen och föremål vilka enligt ADR inte alls eller endast på särskilda villkor får transporteras i internationell trafik på väg.

Genom bilaterala eller multilaterala avtal kan ADR-stater-na komma överens om avvikelser från ADR i vissa hänseenden.

Om en ADR-transport under hela eller delar av färden täcks även av bestämmelserna i en internationell konvention, som reglerar transport av farligt gods utförd på annat sätt än genom vägtransport, gäller bestämmelserna i ADR i den mån dessa inte är oförenliga med konventionen.

ADR har samma system för klassindelning, ämnesförteckningar och indelning i fria och begränsande klasser som RID.

Enligt förordningen (1974:35) om internationell vägtransport av farligt gods skall artiklarna 1 och 2 i ADR och bestämmelserna i Bilagorna A och B gälla för sådan här i riket utförd internationell vägtransport som avses i ADR.

3.1.4 Sjötransporter

För att möta det ökande behovet av internationella bestämmelser för transport av farligt gods på fartyg antog 1960 års konferens om säkerheten för människoliv till sjöss en allmän ram bestående av åtta regler i kap VII av den konvention, benämnd SOLAS 60 som blev resultatet av konferensen. Konferensen uppdrog vidare åt IMCO (den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen) att sammanställa en enhetlig internationell kod för transport av farligt gods till sjöss.

Den kod som IMCO på grund härav kom att anta benämns IMDG-koden (International Maritime Dangerous Goods Code). IMDG-koden är en samling rekommendationer för transport av farligt gods till sjöss. Koden är det internationella transportreglemente som för närvarande närmast anknyter till FN-rekommendationerna.

I SOLAS, kap VII, regel 1 (d) sägs, att varje fördragsslutande regering skall utfärda eller låta utfärda detaljerade anvisningar för transport, förpackning och stuvning av farligt gods till sjöss. De flesta stora sjöfartsnationerna tillämpar mer eller mindre direkt IMDG-koden som sådana anvisningar.

I kungörelsen (SJÖFS 1979:18) om transport av farligt gods i förpackad form har sjöfartsverket sålunda föreskrivit att föreskrifterna i SOLAS 60, kap VII, skall äga tillämpning på fartyg som transporterar farligt gods samt att föreskrifterna i IMDG-koden skall gälla beträffande kon-

struktions-, utrustnings- och driftsregler för fartyg som transporterar farligt gods, samt beträffande klassificering, förpackning, märkning, dokumentation och stuvning av farligt gods. - Kungörelsen äger tillämpning på fartyg som nyttjas till sjöfart i svenskt farvatten och på svenskt fartyg även när det nyttjas till sjöfart utanför svenskt farvatten.

IMDG-koden indelar farligt gods i nio klasser. Klassindelningen överensstämmer helt med FN-rekommendationernas. Klasserna innehåller förteckningar över de godsslag som får transporteras sjöledes. För farliga ämnen, vilka inte finns nämnda i ämnesförteckningarna, men som kan hänföras till viss klass, används i likhet med FN-rekommendationerna beteckningen N O S (Not Otherwise Specified). Denna beteckning har införts i syfte att få med ämnen som inte finns namngivna i en ämnesförteckning därför att godset är ovanligt eller nytillkommet.

Bestämmelserna i SOLAS, kap VII, gäller inte för gods, som transporteras med fartyg, särskilt byggda eller helt ombyggda för transport av godset, t ex tankfartyg. För transport av sådant gods, dvs vad som brukar benämnas bulkods, har IMCO utarbetat särskilda koder, vilka huvudsakligen innehåller bestämmelser om konstruktion och utrustning av samt stabilitet hos bulkfartyg. Också dessa koder har sjöfartsverket satt i kraft för svenska fartyg, nämligen Code on Safe Practice on Bulk Cargoes, Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (kemikaliebulkkoden) samt Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (gasbulkkoden).

IMDG-koden och landtransporter

P g a Sveriges geografiska läge transporteras praktiskt taget allt gods i internationell trafik någon gång med fartyg. Det finns därför anledning att i detta sammanhang uppehålla sig något vid förhållandena mellan å ena sidan ADR och RID samt å andra sidan IMDG-koden.

I samtliga internationella transportreglementen används numera FN-rekommendationernas klassindelningssystem. Trots att klassernas indelning i undergrupper skiljer sig åt, innebär detta att övergången mellan land- och sjötransporter underlättas. De svåraste problemen som möter vid en övergång mellan land- och sjötransporter är följande.

a) Samma ämnen klassificeras på olika sätt. Det innebär inte att uppfattningen om ämnenas egenskaper skiljer sig åt, utan att värderingen av de risker egenskaperna medför är olika. Ett exempel härpå: En vara har brandfarliga och giftiga egenskaper. Vid en landtransport utgör giftigheten primärrisk och brandfarligheten sekundärrisk, medan vid en sjötransport av samma vara brandfarligheten utgör den primära risken. - Detta förhållande ställer krav på godsavsändaren att uppge dubbla klasstillhörigheter.

b) Märkningskraven är olika. Förekommande etiketter är i huvudsak likadana enligt ADR/RID och IMDG-koden. IMDG-kodens märkningssystem innefattar dock flera etiketter. I stor utsträckning godtas dock IMDG-kodens märkningssystem vid landtransporter inom Sverige.

c) Förpackningskraven är olika. I allmänhet ställer IMDG-koden högre krav än ADR/RID. Liksom beträffande märkningen godtas dock i huvudsak IMDG-kodens förpackningar vid landtransporter inom Sverige.

d) Kraven på tankbilar och tankcontainrar är olika, främst på så sätt att det vid landtransporter förekommer förbud mot säkerhetsventiler och tillåts bottentömning i större utsträckning än vad som är fallet enligt IMDG-koden. Vidare ställer IMDG-koden större krav på väggstjockleken i tankar och tankcontainrar. Dessa problem är av stor ekonomisk betydelse och är därför viktiga att komma till rätta med.

Inom CDG (IMCO:s underkommitté för transport av farligt gods) finns en arbetsgrupp som har till uppgift att harmo-

nisera sjöfartens regler med vägtransportsektorns i vad avser ro/ro-trafiken, dvs trafik med hjulburna lastenheter (roll on roll off). Under våren 1980 har dessutom Sverige, Danmark, Finland och Förbundsrepubliken Tyskland ingått en överenskommelse om befordran av farligt gods på ro/ro-fartyg i Östersjön. De frågor som behandlas i överenskommelsen avser ro/ro-trafik med såväl vägfordon som järnvägsvagnar.

Vid sidan av IMDG-reglerna och de överenskommelser som träffas inom ramen för IMCO-samarbetet förekommer med stöd av CIM särskilda avtal mellan berörda järnvägsförvaltningar om att farligt gods i järnvägsvagnar får transporteras med järnvägsfärja med vissa avsteg från IMDG-kodens förpackningsbestämmelser.

3.1.5 Flygtransporter

Någon mellanstatlig konvention som reglerar flygtransporter av farligt gods finns f n inte. I stället har IATA (den internationella luftfartsassociationen) utarbetat transportregler intagna i IATA Restricted Articles Regulations, kallad RAR. IATA är en sammanslutning av flygbolag. RAR är därför inte i sig något offentlighetsligt dokument. Emellertid har ett antal länder, däribland Sverige, genom nationell lagstiftning förvandlat RAR till offentlighetsliga föreskrifter. Luftfartsverket har sålunda genom sina Bestämmelser för civil luftfart BCL-D 1.14 (LFS 1978:3) satt RAR i kraft för transport av farligt gods och magnetiskt material med i Sverige registrerade civila luftfartyg samt - då fråga är om andra än i Sverige registrerade luftfartyg - vid start från, landning på eller överflygning av svenskt territorium.

RAR anknuter i stort, f n dock inte så nära som IMDG-koden, till FN-rekommendationerna.

ICAO (den internationella civila luftfartsorganisationen) tillsatte år 1976 en arbetsgrupp med uppdrag att på grundval av FN-rekommendationerna och IATA RAR utarbeta förslag till nya transportregler för farligt gods.

Arbetsgruppens förslag till bestämmelser utmynnar i ett nytt annex (bilaga) till konventionen om internationell civil luftfart (Chicago-konventionen). Förslaget till annex jämte tillhörande tekniska instruktioner har biträtts av ett stort antal stater bl a Sverige. Annexet torde kunna börja tillämpas år 1982.

Annexet blir automatiskt bindande för de stater, som biträtt Chicago-konventionen. Härigenom kommer att skapas ett konventionsbundet internationellt regelverk för transport av farligt gods inom luftfarten baserat på FN-rekommendationerna.

3.1.6 Radioaktivt material

Det internationella atomenergiorganet, IAEA, utarbetar och moderniserar fortlöpande rekommendationer rörande säkerhetsföreskrifter för transport av radioaktiva ämnen. Dessa rekommendationer tillämpas vid internationell transport av radioaktivt material med alla transportslag. IAEA publicerar rekommendationerna under titeln Regulations for the Safe Transport of Radioactive Materials (Regler för säkra transporter av radioaktivt material).

3.2 Nationella bestämmelser

3.2.1 Nuvarande system

Två metoder har använts i den svenska regleringen av transporter av farligt gods, dels en transportorienterad, dels en produktkontrollorienterad. Produktkontroll är samlingsbenämningen på de offentligrättsliga reglerna för hanteringen av sådana varor som innebär någon form av risk för människors hälsa eller för miljön. Med produktkontroll av-

ses dels kontrollen över själva produkten, dess sammansättning, tillverkning, distribution och hantering i övrigt, dels skyddet för människan och miljön. Dessa två typer av produktkontroll kallas direkt resp indirekt produktkontroll (prop 1973:17, s 10 f). Den transportorienterade metoden innebär att riskbedömningen och valet av neutraliserande föreskrifter eller förbud sker med utgångspunkt i förhållandena och skyddsintressena vid transport och i de hanteringsmoment som ingår i sådan verksamhet. Någon särskild värdering av följderna av långtidsinverkan på arbetstagare eller i miljön har i regel inte skett. Skälet till detta är att en transport är en tillfällig företeelse, vilken inte utsätter arbetstagarna för någon permanent inverkan. Miljöriskerna har inte placerats särskilt högt på listan över sådant som måste beaktas. Detta beror på att transporter innebär en förflyttning av gods. På grund av förflyttningen förändras skyddsobjektet miljö på ett sådant sätt att det är svårt att klart urskilja miljörisker som inte sammanfaller med transportriskerna för människor, transportmedel och annat gods. Detta förhållande är särskilt markerat vid lufttransport. I samband med sjötransporter tas emellertid allt större hänsyn till miljöriskerna. Där växlar ju inte de yttre förhållandena - skyddsobjekten - nämnvärt.

Vid internationella landtransporter tillämpas den transportorienterade metoden med de kompletteringar nationell lagstiftning kan innebära.

Som tidigare framhållits har de internationella reglerna inom sjö- och luftfarten införlivats med svensk nationell rätt, varigenom en fullständig harmonisering åstadkommit. De svenska järnvägstransportreglerna överensstämmer i allt väsentligt med de internationella, dvs med RID. De svenska järnvägsbestämmelserna kan således sägas vara transportorienterade på samma sätt som de nationella reglerna inom sjö- och luftfarten.

för inrikes vägtrafik har emellertid den produktkontrollorienterade metoden valts. Detta innebär främst att riskerna med en viss vara inte fastställs enbart m h t förhållandena vid en transport utan att alla andra risker som kan uppstå under varans omloppstid beaktas. Denna helhetsyn ger en övergripande säkerhet och en effektiv löpande kontroll över den enskilda varan. Fördelarna har emellertid i praktiken visat sig vara nästan obefintliga beroende på två omständigheter. För det första är det svårt att undvika konflikter mellan ett produktkontrollorienterat system och de transportorienterade systemen eftersom transporter ofta är internationella och ännu oftare innebär övergångar från ett transportslag till ett annat. Detta medför inte bara praktiska svårigheter vid övergången mellan t ex olika typer av transporter utan försvårar även standardiseringen av förpackningar och transportmateriel. För det andra blir enhetliga informationssystem o d svåra att använda trots att det är fråga om samma transportrisker.

3.2.2 Järnvägstransporter

Enligt järnvägstrafikstadgan (1966:202) skall både enskild och statlig järnväg fastställa enhetliga befordringsvillkor för den trafik varpå stadgan är tillämplig - normalvillkor. Normalvillkoren skall innehålla föreskrifter om bl a säkerhetsåtgärder vid transport av farligt gods. Stadgan är tillämplig på befordran mot vederlag av bl a gods i allmän trafik på järnväg i Sverige samt på befordran med vägfordon som järnväg utför till fullgörande av avtal om järnvägsbefordran.

SJ har i enlighet med järnvägstrafikstadgan fastställt normalvillkor. Till normalvillkoren hör regelsamlingen SJF 621 Föreskrifter om transport av farligt gods. Dessa föreskrifter är praktiskt taget identiska med RID:s bestämmelser.

SJ:s normalvillkor har blivit normerande för övriga svenska järnvägar vars trafik omfattas av järnvägstrafikstadgan.

I likhet med sjö- och lufttransporterna är således bestämmelser för järnvägstransporter i huvudsak desamma oavsett transporten är internationell eller nationell.

Bestämmelserna i järnvägarnas normalvillkor är, på samma sätt som de i RID, moment i avtalet mellan järnvägen och transportkunden. De är alltså inte offentlighetsrättsliga.

3.2.3 Vägtransporter

Regleringen av inrikes vägtransporter sker inom ramen för gällande produktkontrollagstiftning. Denna lagstiftning har till stor del formen av s k ramlagstiftning, dvs lagstiftning som fastslår vissa generella principer och där efter överlåter åt regeringen och/eller förvaltningsmyndigheter att meddela vidare föreskrifter. Merparten föreskrifter för transport återfinns således i skilda myndigheters författningssamlingar.

Produktkontrollagstiftningen har vuxit fram under en lång följd av år. Den rymmer ett flertal författningar, där varje författning syftar till att ange hur just de av den författningen omfattade varorna skall hanteras. Lagstiftningen i fråga är därför inte någon enhetlig och systematiserad företeelse. Tvärtom företer författningarna sinsemellan stora olikheter, inte bara i fråga om sådan som är beroende av de objekt eller risker författningen avser att kontrollera. Denna heterogenitet avspeglas naturligt nog även i transportföreskrifterna. Dessa är alltså inte endast utspridda på skilda håll, utan även grundade på författningar som representerar skilda synsätt.

Den sammansatta bild som produktkontrollregleringen sålunda bjuder, kompliceras ytterligare av det förhållandet att en produkt mycket väl kan ha flera farliga egenskaper - den är t ex både brandfarlig och hälsofarlig. Hanteringen, och därmed transporten, av en sådan vara regleras då i två skilda produktkontrollsystem.

Knytningen av transportregleringen till produktkontrolllagstiftningen innebär emellertid inté endast att en del varor regleras i flera lagar utan även att vissa varor inte regleras alls. Omfattas nämligen en vara inte av någon produktkontrolllag, saknas författningsmässig grund att reglera vägtransporter - men inte luft-, sjö- eller järnvägstransporter - av varan. Det förekommer sålunda varuslag, vilka omfattas av ADR, RID, IMDG-koden och FAR och som är farliga vid transport, men som vid inrikes vägtransporter är oreglerade, t ex djupkylda eller under tryck lösta gaser som inte är brandfarliga, giftiga eller frätande, brandfarliga fasta ämnen, självantändande ämnen, oxiderande ämnen och ämnen som avger brandfarlig gas vid kontakt med vatten.

Bestämmelser om eller av betydelse för transport av farligt gods på väg återfinns i nedan uppräknade författningar och/eller i med stöd av författningarna meddelade föreskrifter.

1. Kungörelsen (1933:85) angående förvaring och transport till lands av kisellegeringar
2. Lagen (1975:69) om explosiva och brandfarliga varor samt de med stöd därav meddelade förordningen (1961:568) om brandfarliga varor förordningen (1949:341) om explosiva varor kungörelsen (1957:232) med vissa bestämmelser rörande explosiva varor för försvarets behov m m kungörelsen (1962:500) om brandfarliga varor, som omhänderhavas av [krigsmakten.] m m
3. Lagen (1973:329) om hälso- och miljöfarliga varor samt de med stöd därav meddelade kungörelsen (1973:334) om hälso- och miljöfarliga varor förordningen (1975:346) om miljöfarligt avfall
4. Läkemedelsförordningen (1962:701)
5. Atomenergilagen (1956:306) samt den med stöd därav meddelade kungörelsen (1970:749) med vissa tillstånd enligt atomenergilagen

6. Strålskyddslagen (1958:110)
samt den med stöd därav meddelade
strålskyddsförordningen (1958:652)
7. Arbetsmiljölagen (1977:1160)
samt den med stöd därav meddelade
arbetsmiljöförordningen (1977:1166)

Författningarna innehåller i allmänhet inga alls eller mycket få direkta transportbestämmelser. I stället lämnar de fullmakter för ett antal närmare angivna myndigheter att meddela sådana. Dessa fullmakter är inte inskränkta till att avse bestämmelser för vägtransporter. Såvitt gäller andra transportslag än vägtransporter är fullmakterna dock inte utnyttjade.

Regleringen av transporter av radioaktivt material, framförallt av klyvbart material, sker i stor utsträckning genom tillståndsprovning i det särskilda fallet. Vid denna provning, som sker med stöd av atomenergi- resp strålskyddslagstiftningen, tillämpar de två ansvariga myndigheterna, kärnkraftinspektionen och strålskyddsinstitutet, IAEA:s förutnämnda regler. Myndigheterna har emellertid inte själva kungjort några föreskrifter för vägtransporter av radioaktivt material. Även i andra situationer än då tillståndsprovning är aktuell tillämpas därför IAEA:s regler. (För sjö- och flygtransporter har föreskrifter för transport av radioaktivt material meddelats av sjö- resp luftfartsverket. Föreskrifterna överensstämmer med IAEA:s, liksom f ö SJ:s normalvillkor för transport på järnväg av radioaktivt material).

3.2.4 Sjötransporter

Som tidigare nämnts (avsnitt 3.1.4) har sjöfartsverket utfärdat bestämmelser för transport av farligt gods till sjöss, vilka överensstämmer med de internationella sjötransportkoderna. Dessa bestämmelser har meddelats med stöd av en allmän säkerhetslagstiftning för sjöfarten och ingår s a s som delar i vad som kan benämnas sjösäkerhetssystemet.

Föreskrifterna för transport av farligt gods till sjöss har utfärdats med stöd av lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg, vanligen kallad sjösäkerhetslagen, och i förordningen (1965:908) om säkerheten på fartyg. Lagen och förordningen innehåller bestämmelser om bl a sjövärdighet, anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, lastning och tillsyn av fartyg. De gäller för fartyg som nyttjas till sjöfart i svenskt farvatten och för svenska fartyg som nyttjas till sjöfart även utanför svenska farvatten.

3.2.5 Flygtransporter

På samma sätt som transport av farligt gods till sjöss författningsmässigt inordnats i en allmän sjösäkerhetslagstiftning är transport av farligt gods i luften inordnat i ett luftsäkerhetssystem.

Lufttransportbestämmelserna, vilka i likhet med sjötransportbestämmelserna överensstämmer med transportslagets internationella reglemente, meddelas av luftfartsverket med stöd av luftfartslagen (1957:297) och luftfartskungörelsen (1961:558). Luftfartslagen och kungörelsen innehåller bestämmelser om bl a luftvärdighet, bemanning, ordning och säkerhet vid lufttrafik samt tillsyn över luftfarten. De gäller i princip för alla svenska luftfartyg vid trafik inom och utom riket samt för utländska luftfartyg vid trafik inom riket.

3.2.6 Postbefordran

Till transportbestämmelserna räknas vissa bestämmelser om postbefordran. Sådana bestämmelser finns i förordningen (1877:43 s 1) angående förbud mot postbefordran av eldfarliga eller explosiva eller frätande ämnen. Ett generellt beslut om undantag från förordningen har meddelats i SFS 1929:29. Undantaget avser vissa tändstickor.

Postverket beslutar om allmän poststadga och fastställer vissa posttaxor. Stadgan och taxorna innehåller bl a bestämmelser med förbud mot postbefordran som i huvudsak överensstämmer med ovan angivna förordning samt om förpackningar m m.

Inom postverket pågår f n arbete med att komplettera och modernisera föreskrifterna för postbefordran av farligt gods. Enligt vad som under hand erfarits från postverket har man vid detta arbete strävat efter att anknyta föreskrifterna till någon befintlig regelsamling, varvid man valt den mest restriktiva regelsamlingen, nämligen RAR.

3.2.7 Officiell provning m m

Ett viktigt led i arbetet på god säkerhet vid farlig verksamhet är provning av materiel. Provningens syfte är att kontrollera om vissa i förväg bestämda krav är uppfyllda. Vid transporter avser dessa krav bl a transportmedel, enhetslastanordningar, behållare och emballage. Två slags provning förekommer, nämligen egenkontroll och officiell provning.

Med egenkontroll förstås en kontroll som någon utan krav på opartiskhet hos den provande låter utföra i egen verksamhet och på eget ansvar.

Med officiell provning däremot avses sådan teknisk provning, kontroll eller besiktning som någon enligt lag eller annan författning är skyldig att låta utföra och som inte är egenkontroll.

Den officiella provningen i Sverige bedrivs vid riksprovplatser med statens provningsanstalt, SP, som central och samordnande myndighet. Den författningsmässiga regleringen sker bl a i lagen (1974:896) om riksprovplatser m m, kungörelsen (1974:898) om riksprovplatser m m, förordningen (1977:608) om provning enligt lagen om riksprovplatser m m.

Vissa frågor rörande officiell provning och transport av farligt gods kommer att behandlas i ett senare betänkande.

3.2.8 Terminaler

En transport är ofta beroende av att godset överförs från ett transportslag till ett annat eller mellan olika lastbilar. Sådana överföringar sker i allmänhet i vad som med ett samlingsnamn brukar kallas terminaler, dvs hamnar, lufthamnar, järnvägsstationer och lastbilsterminaler.

Regler för den del av transporten som terminalhanteringen utgör får på samma sätt som övriga transportföreskrifter sökas i föreskrifter meddelade med stöd av produktkontrollagstiftningen, sjösäkerhetslagen och luftfartslagen. För säkerheten i arbetsmiljön gäller därjämte - med undantag för arbete ombord på fartyg - arbetsmiljölagen och med stöd av denna meddelade föreskrifter.

Den författningsmässiga uppdelningen och den därmed sammanhängande uppdelningen av myndighetsansvaret medför särskilda svårigheter beträffande hamnarna. För hamnarna betyder denna uppdelning att olika regler kan gälla för en och samma vara beroende på vilken sida om fartygsrelingen varan befinner sig, även när fartygen ligger stilla i hamn. Produktkontroll-

myndigheterna reglerar nämligen sina resp områden, sjöfartsverket sitt område, dvs hanteringen ombord på fartygen, samt arbetarskyddsstyrelsen sitt område, dvs arbetsmiljön i hamnen utom för dem som är anställda ombord.

Föreskrifter för hamnhantering av farligt gods ombord på fartyg har meddelats av sjöfartsverket (Sjöfartsverkets meddelande 1972:A 12). För hanteringen utanför fartyget finns rekommendationer utfärdade av svenska hamnförbundet (anvisningar om hantering av farligt gods i hamn 1972 med komplementet särskilda bestämmelser för visst farligt gods i hamn 1977) samt arbetarskyddsstyrelsens Anvisningar nr 1 Lastning och lossning av fartyg.

Hamnarna är de terminaler där de mest omfattande godsöverföringarna sker. Hamnhanteringen är också ett led i transporten under vilket många godsskador inträffar. Det är därför från säkerhetssynpunkt särskilt beklagligt att någon samlad författningsgivning avseende hantering av farligt gods i hamn i samband med överförandet mellan fartyg och landtransportmedel p g a den nuvarande kompetenssplittningen inte kunnat åstadkommas.

3.3 Myndighetsorganisationen

3.3.1 Nuvarande system

I överensstämmelse med den författningsmässiga regleringen av farligt gods är den organisatoriska ordningen så uppbyggd, att det för resp sjö-, luft- och järnvägstransporter finns en huvudansvarig myndighet, medan myndighetsansvaret för vägtransporterna är uppdelat efter produktslag. Detta betyder att för en transport av ett antal varuslag, hänförliga till olika produktkontrollområden, och som - vilket inte är ovanligt - omfattar förflyttning på såväl väg som med järnväg och fartyg, är ett avsevärt antal myndigheter direkt ansvariga för t ex innehållet i de bestämmelser som skall iakttas. Härtill kommer - beroende på vilka varuslag det är fråga om - ett varierande antal myndigheter som

skall utöva tillsynen över att bestämmelserna efterlevs, samt den för all arbetsmiljö ansvariga myndigheten arbetarskyddsstyrelsen.

Som framgår av redogörelsen för direktiven, infördes det nuvarande systemet, som ett provisorium i samband med att riksdagen beslöt om Sveriges tillträde till ADR. Samtidigt avvisades ett förslag om att inrätta ett särskilt transportsäkerhetsorgan för alla transportslag, men uppdrogs åt statens industriverk att vara samordnande myndighet.

I följande avsnitt lämnas en översiktlig beskrivning över berörda myndigheters arbetsuppgifter inom sektorn transport av farligt gods.

3.3.2 Föreskrivande myndigheter

När man talar om ansvariga myndigheter menar man oftast de myndigheter som till skillnad från myndigheter med renodlade tillsynsuppgifter är föreskrivande inom det område, som är i fråga. Uppgiften att meddela föreskrifter är naturligtvis inte isolerad. Den innefattar och förutsätter med nödvändighet också skyldighet att inom det område som är i fråga t ex bevaka inhemsk och internationell utveckling och svara för information och initiera reformer.

Sjö- och lufttransporter

I avsnitten 3.2.4 och 3.2.5 talades om sjö- och luftsäkerhetssystemen. I dessa system ingår en mängd komponenter, som alla på sitt sätt har betydelse för sjö- och luftsäkerheten - och även för effektiviteten i luft- och sjöfarten. Exempel på sådana komponenter såvitt gäller transportererna är transportmedlet, lasten, farleden och flygplatsen.

Ansvar för sjö- resp luftsäkerheten kan i sin helhet sägas åvila sjöfartsverket resp luftfartsverket. De båda verkens uppgifter utgår från var sin ganska omfattande inhemska lagstiftning samt, inte minst, från konventioner och andra överenskommelser på de internationella sjö- och luftfartsområdena.

Sjöfartsverket och luftfartsverket inrymmer sjöfartsinspektionen resp luftfartsinspektionen för bl a säkerhets-, inspektions- och tillsynsverksamhet.

Järnvägstransporter

På ungefär samma sätt som luftfartsverket och sjöfartsverket har totalansvaret för säkerhet och effektivitet vid luft- och sjötransporter, kan SJ sägas ha totalansvaret för järnvägstransporterna. Med järnvägstransporter menas då endast sådana som SJ utför. Övriga järnvägar, avsedda för allmän trafik, står under tillsyn av statens vägverk (jfr förordningen (1967:604) om tillsyn över enskilda järnvägar m m).

Här erinras om att järnvägen själv - alltså även de enskilda järnvägarna - har att fastställa normalvillkor för transport av farligt gods (jfr avsnitt 3.2.2).

Vägtransporter

Statens industriverk ansvarar för de explosiva och brandfarliga varorna enligt lagen om explosiva och brandfarliga varor. Därutöver har åt industriverket anförtrotts vissa särskilda uppgifter rörande transport av farligt gods. Det åligger sålunda industriverket att verka för säkerhet vid vägtransport av farligt gods, att följa det internationella samarbetet i fråga om vägtransport av farligt gods

att verka för samordning av föreskrifterna för vägtransporter av olika slag av farligt gods och för samordning av sådana föreskrifter med föreskrifterna för järnvägs-, sjö- och lufttransporter av farligt gods, samt att svara för information om föreskrifter rörande vägtransport av farligt gods.

Vidare skall verket översätta och låta offentliggöra ADR på svenska språket samt löpande sammanställa och publicera lokala trafikföreskrifter som avser transport av farligt gods.

För att bistå industriverket vid behandlingen av frågor rörande transport av farligt gods har till verket knutits en rådgivande nämnd för transport av farligt gods. I nämnden, som alltså är rådgivande och inte beslutande, ingår företrädare för offentliga organ och enskilda intresseorganisationer inom nämndens verksamhetsområde.

Industriverket är vidare enligt förordningen om internationell vägtransport av farligt gods behörig myndighet enligt ADR i ett flertal frågor, inte bara rörande explosiva och brandfarliga varor utan även rörande t ex hälso- och miljöfarliga varor. Verket ingår sålunda för svensk räkning avtal med andra ADR-stater om avsteg från ADR, oavsett vilket varuslag det är fråga om.

Produktkontrollnämnden är knuten till statens naturvårdsverk. Beredning och föredragning av ärende som skall handläggas av produktkontrollnämnden ankommer på naturvårdsverkets produktkontrollbyrå.

Produktkontrollnämnden prövar frågor enligt lagen om hälso- och miljöfarliga varor i den mån prövningen inte ankommer på annan. Detta innebär att produktkontrollnämnden ansvarar för vägtransporterna av hälso- och miljöfarliga varor.

Lagen om hälso- och miljöfarliga varor omfattar flera skilda och stora grupper av farligt gods. Näst industriverket, är produktkontrollnämnden den produktkontrollmyndighet som har den mest omfattande uppgiften med avseende på vägtransport av farligt gods.

Statens strålskyddsinstitut och statens kärnkraftinspektion är de centrala förvaltningsmyndigheterna för radioaktiva ämnen, strålskyddsinstitutet enligt strålskyddslagen med avseende bl a på risk för strålning och kärnkraftinspektionen enligt atomenergilagen med avseende bl a på risk för kärnklyvning.

Enligt förordningen om internationell vägtransport av farligt gods är strålskyddsinstitutet och kärnkraftinspektionen behöriga myndigheter enligt ADR i vissa frågor rörande radioaktiva ämnen.

Statens naturvårdsverk, har såvitt nu är i fråga ansvaret för det miljöfarliga avfallet enligt förordningen om miljöfarligt avfall.

Socialstyrelsen ansvarar för läkemedel enligt läkemedelsförordningen.

Arbetskyddsstyrelsen är central förvaltningsmyndighet för ärenden om arbetskydd. För arbetsmiljön vid skeppstjänst ansvarar dock sjöfartsverket. För skeppstjänst gäller nämligen sjösäkerhetslagen och inte arbetsmiljölagen. Arbetskyddsstyrelsen ingriper på en mängd områden som rör transport av farligt gods genom sitt övergripande ansvar för arbetsmiljön.

Arbetskyddsstyrelsen är också, enligt förordningen om internationell vägtransport av farligt gods, behörig myndighet enligt ADR i vissa frågor rörande godkännande av kärl, tankar, containrar m m.

3.3.3 Tillsynsmyndigheter

Regler för transport av farligt gods finns i eller har meddelats med stöd av ett flertal olika lagar och eller förordningar. Dessa författningar avser antingen visst transportslag eller viss varugrupp. I några fall ankommer uppgiften att utöva tillsyn över efterlevnaden av dessa regler på samma myndighet som i övrigt ansvarar för transport av farligt gods enligt den författning som är i fråga. I andra fall ankommer tillsynen på en eller flera särskilda tillsynsmyndigheter. Detta medför att myndighetsansvaret för tillsyn över efterlevnaden av bestämmelser om transport av farligt gods åvilar ett antal myndigheter, vilka i fråga om vägtransporterna har förhållandevis snäva sektorer att övervaka.

Av tablån på sid (72) framgår schematiskt vilka tillsynsmyndigheterna är, deras tillsynsområden samt vilka myndigheter som har rätten att meddela föreskrifter inom resp område.

Landtransporter

Arbetarskyddsstyrelsen och yrkesinspektionen omnämns i tablån som tillsynsmyndigheter enligt lagen om hälso- och miljöfarliga varor. Arbetarskyddsstyrelsen, centralt, och yrkesinspektionen har emellertid också - i första hand - att utöva tillsyn över efterlevnaden av arbetsmiljölagen.

Yrkesinspektionen är organiserad i 19 distrikt. Inspektionen biträds av kommunala tillsynsmän. En sådan kommunal tillsynsman är ofta också hälsovårdsinspektör. Inom yrkesinspektionen sysslar elva tjänstemän med tillsyn över transport av farligt gods.

Naturvårdsverket har jämte arbetarskyddsstyrelsen ansvar för den centrala tillsynen över transporter av hälso- och miljöfarliga varor. Tillsynen sker genom att tjänstemän från verkets produktkontrollbyrå biträder polisen och trafiksäkerhetsverket vid större trafikkontroller. Vid dessa kontroller brukar även tjänstemän från länsstyrelser och hälsovårdsnämnder delta. Länsstyrelser och hälsovårdsnämnder utövar nämligen den närmare tillsynen över transport av hälso- och miljöfarliga varor inom länen resp kommunerna.

Tillsynen över explosiva varor utövas av länsstyrelserna med biträde av underlydande polismyndigheter och sprängämnesinspektionen.

För tillsyn över vägtransport av brandfarliga varor svarar sprängämnesinspektionen tillsammans med brandcheferna. Vid järnvägstransporter av brandfarliga varor svarar vederbörande järnvägsförvaltning själv för tillsynen.

Kärnkraftinspektionen utövar tillsyn enligt atomenergilagstiftningen och strålskyddsinstitutet enligt strålskyddslagen. I denna tillsyn ingår också tillsyn över landtransporter av klyvbart resp icke klyvbart radioaktivt material.

Inom tillsynsområdet för landtransporter finns tre myndigheter med kompetens som inte är begränsad till ett visst produktområde. I det föregående har nämnts att arbetarskyddsstyrelsen och yrkesinspektionen utövar viss tillsyn över transport av hälso- och miljöfarliga varor. Styrelsens och inspektionens huvudsakliga uppgifter inom transportområdet fullgörs emellertid enligt det övergripande uppdrag som ges i arbetsmiljölagstiftningen. Målet för denna tillsyn är säkerheten i arbetsmiljön utan begränsningar till riskkällorna.

En annan myndighet med övergripande tillsynsansvar är polisen.

Polisen har enligt polisinstruktionen (1972:511) bl a att upprätthålla allmän ordning och säkerhet samt att förebygga och uppdaga brott. Polismyndighet är också enligt förordningen om internationell vägtransport av farligt gods behörig myndighet enligt ADR i vissa ordningsfrågor.

Polisen utför i dag viss tillsyn över vägtransporter av farligt gods. Tillsynen sker i samband med polisens övriga trafikövervakning, dvs huvudsakligen i samband med de trafikövervakande enheternas (länstrafikgrupper och trafiksektioner) normala verksamhet.

Utöver denna övervakning anordnas då och då större trafikkontroller. Vid dessa kontroller medverkar ibland tullpersonal samt även vid enstaka tillfällen personal från yrkesinspektionen och sprängämnesinspektionen.

Den sista av de tre övergripande tillsynsmyndigheterna är tullverket. Verket övervakar bestämmelserna om införsel och utförsel av varor och har i övrigt uppsikt över trafiken till och från utlandet samt fullgör kontrolluppgifter som sammanhänger därmed. Till havs och i kustvatten samt i Vänern och Mälaren svarar verket vidare för de åtgärder som behövs för att avvärja eller begränsa skada till följd av utflöde av olja eller annat som är skadligt. Bl a på grund härav har befälhavare på inkommande fartyg i tullför-

ordningen (1973:979) ålagts att lämna förhandsanmälan till tullmyndighet när farligt gods medförs.

Inom vägtransportsektorn finns slutligen även trafiksäkerhetsverket. Verket skall bl a verka för lämplig samordning av trafiksäkerhetsarbetet, informera allmänheten i trafiksäkerhetsfrågor, samverka med andra myndigheter och enskilda organisationer i trafiksäkerhetsfrämjande syfte samt leda verksamheten i fråga om besiktning och inspektion av fordon.

Någon myndighet med direkt uppgift att utöva tillsyn över ADR-transporter finns inte. ADR-transporterna faller alltså formellt utanför tillsynsorganisationen. I praktiken torde dock de av resp produktkontrollförfattning utsedda tillsynsmyndigheterna kunna verka i den utsträckning de varor som omfattas av författningen överensstämmer med ADR-klasserna. Detta innebär att t ex sprängämnesinspektionen kan inspektera transporter med sådana explosiva eller brandfarliga ADR-varor som omfattas av lagen om explosiva och brandfarliga varor. Naturligtvis ankommer det också på polisen att konstatera huruvida brott kan misstänkas föreligga mot förordningen om internationell vägtransport av farligt gods.

Sjötransporter

Tillsynen över sjötransporterna utövas av sjöfartsverkets avdelning för säkerhet på fartyg, sjöfartsinspektionen. Den dominerande delen av inspektionens verksamhet utgörs av tillsyn av fartygs konstruktion och utrustning.

Regionalt finns sju inspektionsdistrikt med kontor i Stockholm, Göteborg, Malmö, Karlstad, Kalmar, Sundsvall och Skellefteå. Vidare finns ett inspektionskontor i Rotterdam. Vid vart och ett av kontoren i Malmö, Göteborg och Stockholm finns en tjänsteman som särskilt avdelats för tillsyn över transport av farligt gods. Dessa arbetar dock inte på heltid härmed.

Både sjöfartsinspektionen och yrkesinspektionen utövar även viss tillsyn i hamnområdena.

Tullverket ovan under landtransporter beskrivna uppgifter gäller också för sjötransporterna.

Lufttransporter

Uppgiften att utöva tillsyn över flygtransporterna handhas inom luftfartsverket av luftfartsinspektionens flygplatskontor. Vidare utförs viss tillsyn från besiktningskontor i Stockholm, Göteborg, Malmö och Umeå.

Tillsynen omfattar förutom lastning och lossning mottagningskontroll och stationstjänstorganisation även uppställning och lagring av gods på terminaler inom flygplatsområdet. Luftfartsverket har bemyndigande att utöva tillsyn över civila svenska flygplan samt för flygplanmateriel tillhörande SAS. För andra flygbolag inskränker sig tillsynen till en mer yttlig inspektion.

Visst nordiskt samarbete sker i fråga om mottagningskontroll och tillsyn vid flygterminaler i utlandet. Sålunda har kontroll utförts bl a av terminaler i USA och Storbritannien från vilka SAS tar frakt.

Postbefordran

Postbefordran sker inom samtliga trafikgrenar.

Av de paket postverket befordrar sker en viss mottagningskontroll. Beträffande brev däremot kan någon särskild mottagningskontroll inte upprätthållas.

I stället för kontroller inriktar sig postverket på att informera kunder och anställda om farligt gods och vilka regler som gäller.

Myndigheter som meddelar föreskrifter för transport av farligt gods resp utövar tillsyn över föreskrifternas efterlevnad

Transportslag	Författning/varuslag	Normgivande myndighet	Tillsynsmyndigheter
Vägtransporter	LHMV	PRN	SNV, länsstyrelser, hälsovårdsnämnder, ASS, YI
	F om miljöfarligt avfall	SNV	-"-
	F om explosiva varor	SIND	SÄI, länsstyrelser, polismyndigheter
	F om brandfarliga varor	SIND	SÄI
	Atomenergilag	SKI	SKI
	Strålskyddslagen	SSI	SSI
	Läkemedelsförordningen	SoS	SoS
	Kungörelse om transport och förvaring till lands av kisellegeringar	-	-
	F om internationell vägtransport av farligt gods	-	-
Järnvägstransporter	SJ:s normalvillkor för transport av farligt gods, SJF 621.	SJ	-
	LHMV	SJ	SNV, länsstyrelser, hälsovårdsnämnder, ASS, YI
	Atomenergilag	SKI	SKI
	Strålskyddslagen	SSI	SSI
	F om explosiva varor	SJ	SÄI, länsstyrelser, polismyndigheter
Sjötransporter	Sjösäkerhetslagen	SjöV	SjöV (sjöfartsinspektionen)
Flygtransporter	Luftfartslagen	Lfv	Lfv (luftfartsinspektionen)
LHMV lagen (1973:329) om hälso- och miljöfarliga varor			SÄI sprängämnesinspektionen
PKN produktkontrollnämnden			SSI statens kärnkraftinspektion
SNV statens naturvårdsverk			SKI statens strålskyddsinstitut
ASS arbetarskyddsstyrelsen			SoS socialstyrelsen
YI yrkesinspektionen			SjöV sjöfartsverket
SIND statens industriverk			Lfv luftfartsverket

3.4 Sammanfattning

3.4.1 Internationella förhållanden

Ett ständigt arbete pågår inom de olika internationella organisationerna med att hålla transportbestämmelserna à jour med förändrade krav och tillkommande ämnen samt med att harmonisera de olika transportslagens regler med varandra.

Trots ett omfattande harmoniseringsarbete har det hittills endast lyckats att göra reglerna för järnvägs- och vägtransporter enhetliga. Många tekniska och traditionsbetingade hinder måste nämligen överbryggas för att harmonisering skall kunna uppnås. Genomgående för detta arbete är att det är långt utdraget i tiden. Det kännetecknas också oftast av kompromisser, som kan te sig svärförståeliga när de efteråt tas in i resp regelsystem.

Det är inte bara harmoniseringsarbetet som är tungrott. Allt internationellt arbete är tidskrävande, bl a på grund av nationella särdrag i en del länders transportsäkerhetspolitik eller av brist på enhetlighet i denna politik. Det senare gäller delvis det svenska agerandet p g a det splittade nationella systemet för transport av farligt gods.

Det internationella samarbetet i transportsäkerhetsfrågor är dock väl utvecklat. För alla transportslag finns överenskommelser om transport av farligt gods av sådan standard att ett mycket stort antal stater anslutit sig till dem eller eljest tillämpar dem, ofta också för nationellt bruk.

3.4.2 Nationella förhållanden

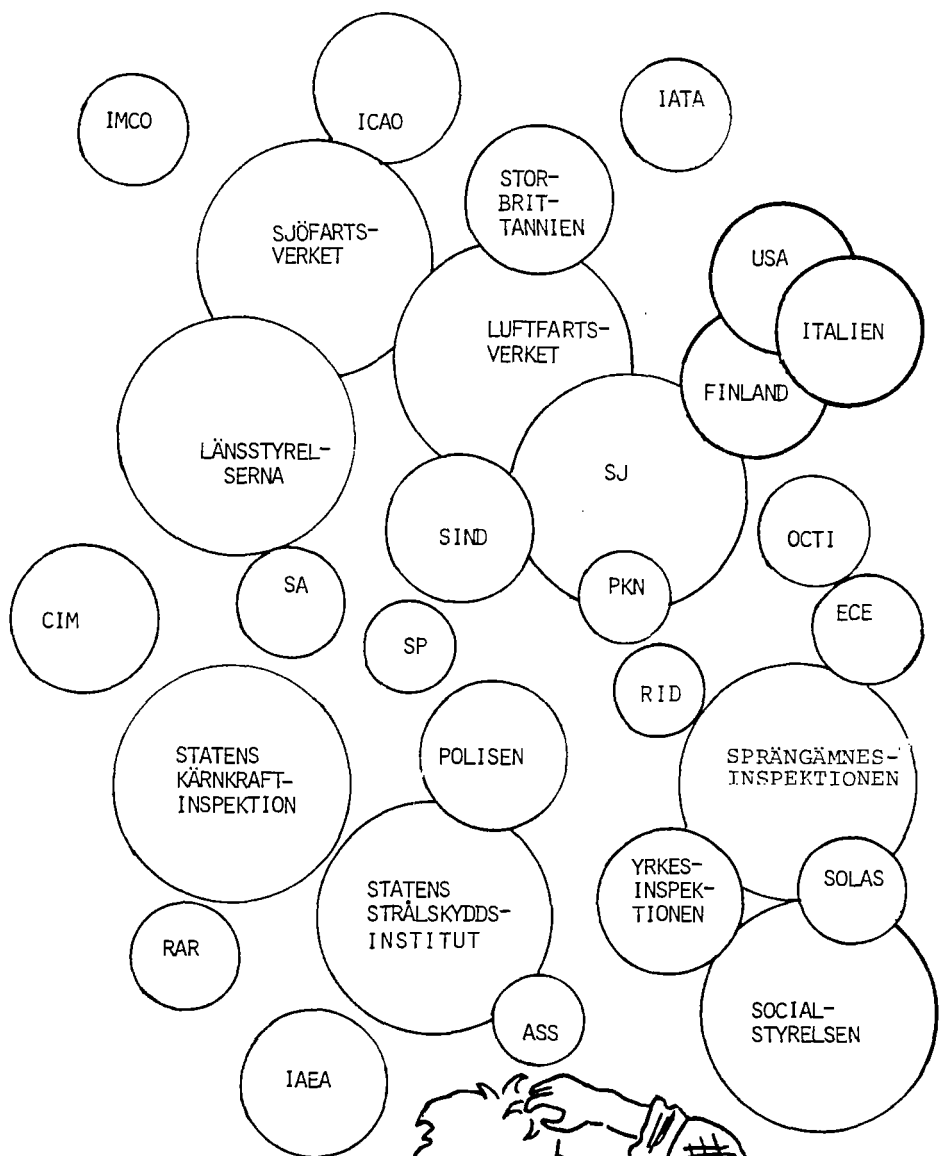
För resp sjö-, flyg- och järnvägstransporterna finns f n samlade, transportorienterade och internationellt anpassade regler för transport av farligt gods samt myndigheter med ett övergripande ansvar för säkerheten vid sådana transporter.

För vägtransporterna är förhållandet ett helt annat. Bl a anknytningen till produktkontrollsystemet har medfört att

- de regler som finns är uppdelade i flera skilda författningar som representerar olika syn på säkerheten
- vissa varor dubbelregleras eftersom någon enhetlig riskvärdering inte kan ske
- vissa varor regleras inte alls, eftersom produktkontrollsystemet inte omfattar dem
- myndighetsansvaret är splittrat
- den internationella anpassningen är bristfällig (olika regler kan t ex gälla för samma vara beroende på om varan är destinerad till Norge, som är ett ADR-land, eller till Danmark, som inte /än/ anslutit sig till ADR).

Karaktäristiskt för verksamheten transport av farligt gods i dag är det stora antalet berörda myndigheter, det stora antalet regelverk av olika valörer - lagar, förordningar, . verksföreskrifter och konventioner - samt avsaknaden av ett samlat regelverk och en enhetlig riskvärdering för vägtransporter. Hur denna situation kan uppfattas av den som vill transportera farligt gods belyses av figuren på sid (75).

Det är vägtransportorganisationen som svarar för att antalet inblandade myndigheter och regelsamlingar är så stort. Eftersom praktiskt taget alla sjö-, flyg- och järnvägstransporter börjar med en vägtransport berörs all transportverksamhet av hur vägtransportsidan fungerar.



4. NY ORGANISATION OCH LAGSTIFTNING

4.1 Allmänna överväganden

Det säkerhetssystem för transport av farligt gods som finns i Sverige rymmer till antal och art en mångfald myndigheter och författningar. I fråga om enskildheterna i detta system, dvs de enskilda myndigheterna och författningarna, saknas i huvudsak anledning till kritik. Helhetsbilden är emellertid splittrad och det är uppenbart att denna splittring innebär svårigheter för myndigheter och enskilda att handla säkert och rationellt i frågor rörande transport av farligt gods. För enskilda tar sig svårigheterna uttryck bl a i problem med att över huvudtaget kunna orientera sig i floran av myndigheter och föreskrifter, föreskrifter som dessutom kan vara sinsemellan motsägande. Är t ex den brandfarliga och giftiga varan, som skall transporteras på väg, i första hand brandfarlig och i andra hand giftig, eller är det tvärtom? I det ena fallet är det industriverkets föreskrifter som gäller och i det andra produktkontrollnämndens. Att tillämpa båda regelverken går inte, eftersom de är delvis oförenliga. För myndigheterna åter innebär denna situation bl a dubbla kompetenser, vilket medför ineffektivitet och kompetenskonflikter. Ett omfattande arbete måste vidare läggas ner på samordning myndigheterna emellan och - inte minst - på att informera allmänheten om vad som gäller.

För att åstadkomma ett säkrare och mer effektivt system för transport av farligt gods måste därför den rådande splittringen minskas. Antalet ansvariga myndigheter, liksom antalet regelsamlingar, bör begränsas, och den författningsmässiga regleringen bör vila på en enhetlig, transportinriktad grund. I syfte att åstadkomma ett mer enhetligt och därigenom säkrare och mer effektivt system för transport av farligt gods läggs i betänkandet fram förslag som i huvudsak går ut på

att frigöra vägtransportföreskrifterna från produkt-

kontrollsystemet,
att i största möjliga mån samordna bestämmelser och
myndighetsansvar för transport av farligt gods
samt att utjämna skillnaderna mellan den inhemska regle-
ringen av transport av farligt gods och de inter-
nationella reglementena.

4.1.1 Myndighetsfrågor

Sammanfattning av förslagen

Beträffande myndighetsansvaret för transport av farligt gods föreslås följande organisatoriska förändringar.

De funktioner med avseende på transport av farligt gods som i dag åvilar främst industriverket och produktkontrollnämnden med produktkontrollbyrån vid naturvårdsverket samt SJ, men även socialstyrelsen samt delvis strålskyddsinstitutet och kärnkraftinspektionen förs samman och får bilda en ny enhet inom transportrådet, i fortsättningen kallad farligt-gods-enheten, FGE. Enheten blir självständig i transportsäkerhetsfrågor. Transportrådet är en central trafikmyndighet som inrättades den 1 januari 1980 för att råda bot på den myndighetssplittring som dessförinnan präglade kommunikationsområdet och för att vissa samordningsfrågor på transportområdet skulle kunna få en övergripande myndighetsbehandling. Övriga myndigheter som fortfarande har direkta funktioner med avseende på transport av farligt gods, närmast sjöfartsverket, luftfartsverket och arbetarskyddsstyrelsen, påverkas inte organisatoriskt av förslaget.

FGE:s organisation, arbetsuppgifter m m beskrivs närmare i avsnitt 5.

En samlad fullmakt för FGE att meddela föreskrifter för landtransporter av farligt gods lämnas samtidigt i ett förslag till ny lagstiftning om transport av farligt gods.

- FGE:s verksamhetsområde föreslås omfatta ansvar för
- landtransporter, dvs järnvägs- och vägtransport av farligt gods
 - information rörande transport av farligt gods med alla transportslag
 - samordning mellan transportslagen av regler för transport av farligt gods.

I detta verksamhetsområde föreslås ingå vissa arbetsuppgifter som saknar motsvarighet i nuvarande myndighetsorganisation. FGE föreslås sålunda få ett något mer omfattande informations- och samordningsansvar än industriverket f n har (jfr sid64). Vidare ingår i det föreslagna ansvarsområdet vissa nya arbetsuppgifter, vilka är hänförliga till lagförslaget, bl a på grund av att detta omfattar fler varuslag än som i dag ingår i det reglerade produktkontrollområdet. De särskilda direktiven om finansiering av reformer (omnämnda i avsnitt 1.1) innebär att den nya organisationen inte får kräva större resurser än vad som f n är avsatta till den verksamhet organisationen avses ersätta, tvärtom bör om möjligt besparingar ske. Genom de åtgärder som föreslås: koncentration av myndighetsansvar samt förenkling, modernisering och harmonisering av den författningsmässiga regleringen kan emellertid sådana rationaliseringsvinster förväntas att FGE inom de givna ramarna kan beräknas klara av den välbehövliga ambitionshöjning som beskrivits ovan.

FGE:s verksamhetsområde

Den viktigaste förändring förslaget medför är att en enda myndighet får huvudansvaret för alla landtransporter. Endast beträffande radioaktivt material avses visst transportansvar ligga kvar hos produktkontrollmyndigheterna. En enda landtransportmyndighet innebär dels att myndighetsbilden för transportintressenterna blir mer enhetlig än f n , dels att vägtransporterna kan få samma behandling som övriga transportslag, dvs en enhetlig transportorienterad normgivning och handläggning i övrigt samt att rutinerna för samordning emellan transportslagen kan förenklas.

Detta innebär emellertid också att nya kanaler för samordning och samarbete måste etableras, nämligen mellan FGE å ena sidan samt produktkontrollmyndigheterna och SJ å andra.

Innan förslaget till verksamhetsområde fick sin slutliga utformning prövade jag emellertid andra, mer omfattande, alternativ.

En transport avser i allmänhet inte bara ett varuslag eller ett transportslag. För dem som sysslar med transporter och för effektiviteten i transporterna skulle det därför vara en stor fördel om alla myndighetsfunktioner - oavsett transport- eller varuslag - kunde samlas till en enda myndighet.

Som en konsekvens av detta prövade jag inledningsvis ett alternativ som innefattade en transportmyndighet för alla varu- och transportslag, exkl bulktransporter till sjöss. Bulktransporterna av farligt gods i fartyg är visserligen mycket omfattande. De säkerhetsproblem och andra frågor som är förenade med dessa transporter är emellertid särpräglade och helt sjöfartsspecifika. Denna typ av transporter har därför, vilket kommer att utvecklas ytterligare i avsnitt 7.1, hållits utanför utredningsförslagen. Som framgår av redogörelsen i avsnitt 3 ingår frågor rörande transport av farligt gods till sjöss och i luften som beståndsdelar i större sammanhållna system för säkerhet. Fördelarna med att dessa system hålls enhetliga måste därför vägas mot fördelarna av att systemet för transport av farligt gods blir enhetligt.

Bl a med hänsyn till att volymen farligt gods som transporteras med flyg är förhållandevis liten, stod det snart klart att fördelarna med att bryta ut myndighetsansvaret för transporterna ur luftfartsverket inte skulle uppväga nackdelarna med splittring av luftsäkerhetssystemet.

Beträffande sjöfarten - och då avses alltjämt endast styckegodstransporterna - är de fördelar som skulle kunna vinnas

med en myndighetsorganisation som samlar ansvaret för flera transportslag mer påtagliga. Till skillnad från flyget är det för sjöfartens del nämligen fråga om mycket stora både antal sändningar och volymer farligt gods. Sjötransporten är vidare i allmänhet en länk i en kedja som också omfattar någon form av landtransport, ro/ro transporter inte att förglömma. Behovet av harmonisering av regler och av ett samlat myndighetsansvar för land- och sjötransporter är m a o mycket stort. Önskemål har också, inte minst från näringslivets sida, framförts om ett sådant samlat ansvar.

En analys av sjöfartsverkets organisation och arbetsuppgifter har emellertid visat, att det f n inte är realistiskt att - inom de ekonomiska ramar som står till buds - avskilja farligt-gods-funktionen från sjöfartsverket för att sammanföra den med motsvarande landtransportfunktioner. För att de ärenden, som denna funktion inom sjöfartsverket rymmer, skall kunna handläggas på ett ändamålsenligt sätt utanför verket, fordras nämligen en ganska omfattande kompetens i frågor, för vilka sjöfartsverket alltjämt måste ansvara. Här åsyftas i första hand frågor, som har med fartygs konstruktion, utrustning och bemanning att göra, men också sådana som gäller havets skydd mot förorening från fartyg. Frågor som är relaterade till själva fartyget och frågor som är relaterade till det farliga godset är nämligen inflätade i varandra på ett svårupplösligt sätt. Kopplingen har sin grund inte bara i sjöfartsverkets organisation, vilken naturligtvis i och för sig är möjlig att ändra, utan även i de konventioner och den följdragstiftning till dessa som styr hela sjösäkerhetsarbetet. Eftersom en ny organisation, som medför dubblering av befintliga tjänster också medför ökade kostnader, risk för kompetenskonflikter och är tveksam av effektivitetsskäl, har tanken på en samlad land- och sjötransportmyndighet övergetts.

Även järnvägstransportererna kan ju sägas ingå i ett system som omfattar såväl det farliga godset som transportmedlet

och driften därav. Att det ändå befunnits möjligt och lämpligt att skilja frågor om transport av farligt gods från övriga järnvägsfrågor och sammanföra dem med vägtransportfrågorna har följande grunder:

Den internationella regleringen av väg- och järnvägstransporter, dvs ADR och RID, är enhetlig. Avsikten är, vilket utvecklas nedan i avsnitt 4.1.3, att även de nationella transporterna skall få likartad reglering. På många punkter avser därför det arbete, som järnvägsförvaltningen, dvs SJ och vägtransportmyndigheterna utför, exakt samma frågor och ärenden. Genom att sammanföra ansvaret för väg- och järnvägstransporterna torde därför betydande rationaliseringsvinster kunna göras. Varuanknutna resp transportmedelsanknutna frågor är i ADR och RID frikopplade från varandra på ett helt annat sätt än i IMDG-koden och RAR. Detta har medfört att en gräns mot de driftspecifika järnvägsfrågorna, vilka avses kvarbli hos SJ, har varit möjlig att dra.

Organisationsfrågor m m

Målet har varit att åstadkomma en effektiv, transportorienterad myndighetsorganisation som inte medför några ökade kostnader för det allmänna eller för enskilda.

Den föreslagna verksamheten beräknas kräva 10 å 15 heltidstjänster. Det är knappast ändamålsenligt, vare sig från praktisk eller ekonomisk synpunkt, att bygga upp en helt ny och fristående myndighet för en personellt så begränsad verksamhet. M h t de möjligheter till effektivt resursutnyttjande det skulle innebära, har integrering i annan myndighet däremot ansetts både lämplig och nödvändig.

Olika grader av integrering kan emellertid tänkas: alltifrån enbart ett köp av vissa tjänster till en beslutsmässig, ekonomisk och administrativ totalintegrering.

Den nya verksamheten bör få en självständig profil, så att det utåt klart framgår att detta är ett organ med ansvar för transport av farligt gods. En sådan bild utåt torde nämligen vara av värde för uppfattningen om ämnesrådets vikt. Totalintegrering i annan myndighet bör därför inte komma i fråga.

Slutsatsen av övervägandena i denna del har därför blivit att den nya verksamheten bör vara självständig i frågor som gäller säkerheten vid transport av farligt gods, men i övrigt så väl integrerad i en befintlig myndighet som är möjligt.

Nästa fråga blev då: i vilken myndighet kan integrering ske?

En kategori i och för sig tänkbara myndigheter är de som ingår i den nuvarande produktkontrollorganisationen: industriverket, naturvårdsverket, produktkontrollnämnden och arbetarskyddsstyrelsen. (Strålskyddsinstitutet, kärnkraftinspektionen och socialstyrelsen har lämnats åsido som alltför specialiserade).

Industriverket är ett näraliggande alternativ. Verket har f n omfattande uppgifter avseende transport av farligt gods. Uppgifterna avser farligt gods även av annat slag än vad som omfattas av verkets produktkontrollansvar (jfr sid 64). I egenskap av chefsmyndighet för sprängämnesinspektionen har verket tillgång till den omfattande tekniska sakkunskap som finns hos inspektionen. Inom verket handläggs frågor om produktkontroll, och därmed om transporter, vid sektionen för explosiva och brandfarliga varor. Organisatoriskt skulle denna sektion kunna tillföras ytterligare transportfunktioner. Emellertid är produktkontroll- och transportverksamheten främmande för industriverkets huvudsakligen industripolitiska arbetsfält. Vidare skulle den eftersträfvade transportinriktningen av

den nya verksamheten komma i fara, eftersom den organisatoriska sammanblandningen mellan produktkontroll och transportfrågor skulle bestå i vad avser explosiva och brandfarliga varor.

Naturvårdsverket och arbetarskyddsstyrelsen är två centrala ämbetsverk med ansvar för den yttre resp inre miljön. Transport av farligt gods är ett ämnesområde som har stor betydelse för såväl den yttre som den inre miljön, varför en anknytning av transportverksamheten till något av dessa verk i och för sig vore naturlig. Båda verken har inom sig omfattande sakkunskap av betydelse i detta sammanhang. Samma invändning, som gjordes mot industriverket, måste dock i än högre grad riktas mot naturvårdsverket och arbetarskyddsstyrelsen, nämligen risken för att transportinriktningen skulle gå förlorad.

Sannolikt kommer produktkontrollnämnden att ersättas med en ny organisation för produktkontroll inom ramen för lagen om hälso- och miljöfarliga varor. Skulle så inte bli fallet är nämnden, även med bortseende från risken för hopblandning av produktkontroll och transportfrågor, ändå inte något riktigt realistiskt alternativ för den nya transportverksamheten. Nämnden är nämligen såväl organisatoriskt som i fråga om sitt verksamhetsområde helt kopplad till lagstiftningen om hälso- och miljöfarliga varor.

Kommittén för översyn av produktkontrollens organisation har, som omtalats i avsnitt 1.2, nyligen framlagt ett förslag till ny organisation av produktkontrollen inom tillämpningsområdet för lagen om hälso- och miljöfarliga varor. Förslaget innebär i korthet att den nuvarande produktkontrollnämnden och dess kansli - naturvårdsverkets produktkontrollbyrå - ersätts med ett fristående produktkontrollverk. Kommittén, med vilken samråd skett, säger sig inte själv ha tagit ställning till de frågor som behandlas av utredningen om transport av farligt gods. Den framhåller dock att ämnesområdena transport av farligt gods och produktkontroll en-

ligt lagen om hälso- och miljöfarliga varor har många beröringspunkter och vill därför inte utesluta att en administrativ samordning kan visa sig ändamålsenlig (Ny produktkontrollorganisation, Ds Jo 1980:4, s 75).

Inte heller det föreslagna produktkontrollverket anser jag vara något lämpligt alternativ för de här avsedda transportfunktionerna, även om jag instämmer i uppfattningen att många beröringspunkter finns mellan de båda tänkta verksamheterna. Argumenten mot produktkontrollverket skiljer sig inte nämnvärt från dem som anförts mot de ovan behandlade produktkontrollmyndigheterna: transportanknytning saknas helt, faran för sammanblandning mellan produktkontrollens långsiktiga och transportregleringarnas mer omedelbara riskvärderingar skulle bestå i fråga om sådant farligt gods som är hälso- och miljöfarligt.

Intressegemenskapen med sjöfartsverket är som tidigare utvecklingsotvivelaktigt mycket stor och ett nära samarbete med verket måste under alla omständigheter etableras. Verket har ett internationellt sekretariat och omfattande teknisk expertis. Ungefär samma argument om än av väsentligt lägre styrka kan anföras för luftfartsverket och SJ. Emellertid måste det anses mindre lämpat att till ett enskilt trafikverk knyta en verksamhet, som - i SJ:s fall endast delvis - avser en helt annan trafikgren än den verkets huvuduppgift avser. Det bör också framhållas att SJ är ett transportsäljande företag och att det redan på grund därav är olämpligt att föra nya myndighetsuppgifter dit.

Andra myndigheter med anknytning till trafikområdet är trafiksäkerhetsverket, vägverket och transportrådet.

Trafiksäkerhetsverkets huvudsakliga arbetsuppgifter gäller säkerheten i vägtrafiken. Vägverket i sin tur är central förvaltningsmyndighet för ärenden om vägar och gator. Även om vägverket också har att utöva tillsyn över enskilda järnvägar, måste både vägverket och trafiksäkerhetsverket anses

alltför inriktade på väg- och vägtrafikfrågor för att vara riktigt goda alternativ för farligt-godsverksamheten som ju avser transport av visst gods.

Transportrådet däremot har både trafik- och transportinriktad verksamhet. Rådet har bl a samordnande och planerande uppgifter inom trafik- och transportområdet. Uppgifterna spänner över alla transportgrenar och innefattar ett omfattande internationellt förhandlingsarbete på yrkestrafikområdet. Transportrådets arbetsuppgifter är m a o sådana att den tilltänkta farligt-gods-funktionen på ett naturligt sätt kan införlivas därmed. Denna funktion kan, om den integreras i transportrådet, dra stor nytta bl a av rådets planerande och samordnande verksamhet och dess omfattande sakkunskap om transportnäringen. Mot transportrådet kan anföras, att det inte erbjuder någon sakgemenskap eller kunskap såvitt gäller det farliga godset. På samma sätt som bl a SJ gör f n kan emellertid den nya verksamheten, i den mån dess egen expertis inte räcker till, nyttja utomstående sakkunskap i fråga om t ex produktkontroll.

På nu anförda skäl och efter jämförelse med de alternativ som stått till buds har valet alltså fallit på transportrådet.

Sammanfattningsvis kan konstateras att bl a följande fördelar står att vinna med den föreslagna ordningen:

- frågor rörande transport av farligt gods får en självständig behandling,
- genom att bygga vidare på en befintlig organisation undgår man att skapa en ny myndighet med de negativa effekter från administrativ och ekonomisk synpunkt det kan få,
- anknytning sker till en transport- och trafikinriktad myndighet, som i likhet med de övriga transportmyndigheterna sjöfarts- och luftfartsverken, tillhör kommunikationsdepartementets ansvarsområde,
- den tilltänkta verksamheten passar väl in i transportrådets samordnande uppgifter.

4.1.2 Tillsynsfrågor

Efterlevnaden av föreskrifter för transport av farligt gods kan allmänt sett sägas vara ofullständig. Variationerna i detta hänseende mellan transportslagen och varuslagen är dock stora. Dessa slutsatser har jag dragit efter att ha studerat protokoll från olika kontrollaktioner och efter hearings och andra möten med berörda myndigheter och organisationer. Ett färskt exempel, som gäller vägtransporterna, kan nämnas: Vid en kontroll i Malmöhus län den 27 - 29 maj 1980 kontrollerades 574 fordon, varav 69 transporterade farligt gods. I 18 fall av dessa 69 krävdes någon form av åtgärd före vidare färd - i fem fall var de konstaterade bristerna så allvarliga att de rapporterades till åtal.

Denna bristande laglydnad har naturligtvis flera orsaker, varav bristen på effektiv tillsyn otvivelaktigt är en. Antalet kontroller t ex är i förhållande till antalet transporter så få att risken för att bli utsatt för en myndighetskontroll av last med farligt gods ofta är nära nog försumbar.

För att förbättra situationen bör därför en effektivare tillsyn ske. En effektivare tillsyn kräver förändrade förutsättningar bl a i form av en ny organisation såvitt gäller tillsynen över landtransporterna samt ökad information och rådgivning till tillsynspersonal, transportörer och avsändare.

Organisation

För att uppnå en lösning i organisationsfrågan som är samhällsekonomiskt anpassad och ger möjlighet till ett effektivt resursutnyttjande har jag valt att utforma ett förslag inom ramen för befintliga myndigheters verksamhet. Förutom att man därigenom undgår nya kostnader, vinner man att dessa myndigheters inspektionsnät, kunskaper och rutiner kan tas till vara. - Nu redovisade övervägan-

den förklarar varför jag inte ansett att en helt ny organisation för tillsyn över transport av farligt gods bör byggas upp, även om en sådan organisation säkert också skulle innebära fördelar från effektivitetssynpunkt.

Med ovan angivna utgångspunkter föreslås att

- polisen, tullverket och yrkesinspektionen med sina riksomfattande tillsyns- och bevakningsorganisationer och resurser skall utöva tillsyn över landtransport av farligt gods; tullverket i fråga om gränsöverskridande trafik, polisen i fråga om transporter på väg och yrkesinspektionen i hamnar och andra terminaler inom ramen för sin tillsyn enligt arbetsmiljölagen
- sprängämnesinspektionen skall utöva kompletterande tillsyn över landtransporter
- strålskyddsinstitutet och kärnkraftsinspektionen skall utnyttjas för tillsyn inom resp specialområde
- den i föregående avsnitt föreslagna farligt-gods-enheten, FGE, skall få till uppgift att bl a samordna tillsynen över landtransporterna
- tillsynen över sjö- och lufttransporterna liksom hittills skall handhas av sjöfarts- resp luftfartsinspektionen
- FGE inom ramen för en allmän samordningsfunktion också skall verka för samordning av tillsynen oavsett transportslag.

I förhållande till vad som gäller i dag innebär detta färre tillsynsmyndigheter, klarare avgränsning av myndigheternas ansvarsområden samt möjlighet till central samordning av tillsynen över alla landtransporter. Den före-

slagna organisationen kan härigenom förväntas bli effektivare än dagens. T ex bortfaller tillsynsorganisationen enligt lagen om hälso- och miljöfarliga varor, vilken omfattar bl a naturvårdsverket, länsstyrelserna och hälsovårdsnämnderna.

Andra medel för ökad laglydnad

Den konventionella tillsynsmetoden, d v s inspektioner och kontroller, är oundgänglig av bl a allmänpreventiva skäl. Enligt min uppfattning är det emellertid lika viktigt att satsa på förebyggande verksamhet av olika slag.

Ett sätt att verka förebyggande, som samtidigt förenklar tillsynen, är att förbättra de regler som skall efterlevas. Såväl myndigheternas som transportintressenternas verksamhet kommer att underlättas och förenklas genom den lagstiftning om transport av farligt gods som jag samtidigt framlägger förslag om. I detta förslag presenterar jag bl a en klassindelning av farligt gods som dels överensstämmer med de internationella reglementena, dels gör det möjligt att nå större likhet mellan de olika transportslagen och - såvitt gäller vägtransporterna - varuslagen. Detta möjliggör en mer samlad tillsyn över transporterna utan att nya resurser tillförs. En annan följd av lagförslaget är att tillsyn kan utövas även beträffande sådant farligt gods som nu är oreglerat inom vägtransportsektorn.

Genom ökad information och rådgivning, i fråga om landtransporterna framför allt genom FGE:s försorg, till allmänheten om gällande bestämmelser, bestämmelsernas bakgrund och om de risker det kan innebära om bestämmelserna inte följs kan man lättare uppnå förståelse för vikten av att följa bestämmelserna.

I fråga om själva tillsynens utförande bör denna av säkerhetsskäl ske på ett så tidigt stadium av transporten som möjligt. Bl a är felen då lättare att avhjälpa och kan avhjälpas innan skada hunnit åstadkommas. Inspektioner, kon-

troller o dyl bör därför i första hand göras vid fasta ar-
läggningar såsom depåer, hamnar och andra terminaler och
inlämningsställen. Av samma skäl bör gränskontroll ske av
gods på väg in i landet. Medvetenheten om att last med
farligt gods stoppas vid gränserna om gällande föreskrifter
inte följs kommer att bidra till att höja säkerheten vid
gränsöverskridande trafik.

Vidare bör man satsa på tillsynspersonalens utbildning och
kompetens. Eftersom mycket få personer kan förväntas syss-
la mer än någon del av sin arbetstid med just transport av
farligt gods, kan man inte utgå i fråga att varje enskild
tjänsteman skall ha tillräckliga kunskaper inom detta vid-
sträckt område. Därför måste goda hjälpmedel såsom check-
listor, lathundar och informationsmaterial ställas till
deras förfogande. Sådana checklistor används redan i viss
omfattning.

Tillsynsmyndigheternas ansvarsområden och arbetsuppgifter
m m utvecklas närmare i avsnitt 6.

4.1.3 Författningsfrågor

I betänkandet framläggs författningsförslag som innebär att regler för transport av farligt gods - med alla transportslag och avseende alla kategorier gods - samlats i en gemensam lag och därtill hörande förordning. Endast bulktransporter till sjöss har lämnats utanför. Angående skälen härför hänvisas till avsnitten 4.1.1 och 7.1. Den föreslagna lagen innehåller sådana allmänna bestämmelser som är gemensamma för alla transportslag och alla varukategorier. Detaljföreskrifter och sådana föreskrifter som är beroende av specifika förutsättningar för visst transportmedel eller visst varuslag föreslås komma att meddelas av sjöfartsverket, luftfartsverket och transportrådet med stöd av de bemyndiganden och inom de ramar lagen innehåller.

Den föreslagna lagen är en ramlag, vari de grundläggande principerna för transport av farligt gods fastslås. Merparten föreskrifter för transport av farligt gods kommer emellertid i praktiken, liksom hittills, att återfinnas i skilda reglementen för skilda transportslag (men inte för skilda varuslag). Trots detta måste värdet av att den grundläggande lagstiftningen är samlad och lätt tillgänglig tillmätas stor betydelse.

I direktiven förutsattes att jag i första hand skulle överväga det lämpliga i att samla regler för de nationella vägtransporterna i en gemensam lagstiftning. Med hänsyn till utvecklingen mot kombinerade transporter framhöll departementschefen emellertid vidare det angelägna i att frågan om ett så långt möjligt samordnat regelsystem för alla transportslag prövades. Överväganden i sistnämnda hänseende har föranlett att lösningen med en gemensam ramlag för alla transportslag slutligen valts. En samlad lagstiftning för alla transportslag torde nämligen kunna erbjuda en god bas för harmonisering av bestämmelserna för de olika transportslagen och utgöra ett värdefullt arbetsinstrument i den samordningsfunktion den nya farligt-gods-enheten inom transportrådet föreslås få.

Flera alternativ har dock övervägts i författningsfrågan.

I enlighet med direktiven prövades först, om reglerna för vägtransporter borde samlas i en lag och hur det i så fall skulle ske. Åtminstone två möjligheter stod till buds: antingen en ny lag för vägtransporter, utformad i huvudsak efter samma principer som den nu föreslagna, eller en samordning huvudsakligen inom ramen för produktkontrollförfattningarna. Den sistnämnda möjligheten hade inneburit att transportföreskrifter alltjämt skulle ha meddelats med stöd av lagen om hälso- och miljöfarliga varor, lagen om brandfarliga och explosiva varor osv, men att rätten och skyldigheten att meddela föreskrifterna skulle ha delegerats till en enda myndighet. Fördelen härmed hade varit att endast små ingrepp i gällande lagstiftning behövt göras. Nackdelarna hade dock varit flera och uppenbara. Det hade alltjämt funnits flera skilda författningar att utgå från och enhetliga författningsgrundade principer skulle ha saknats. Även om ett relativt samlat regelverk skulle kunna åstadkommas, skulle grundläggande bestämmelser helt ha saknats eller varit svårtillgängliga. Slutligen hade problemet med de varukategorier som i dag faller utanför den reglerade produktkontrollen förblivit olöst. Dessa nackdelar medförde att den nu beskrivna ordningen inte befanns vara en lämplig lösning. Kvar stod därför alternativet med en samlad lag för vägtransporter.

Beröringspunkterna och likheterna mellan de internationella reglerna för väg- och järnvägstransporter är stora. Tanken på att införliva även järnvägstransporterna med lagen låg därför mycket nära. Detta i all synnerhet som i frågan om myndighetsansvaret starka motiv talade för en hopkoppling av väg- och järnvägsfrågor.

Av redogörelsen ovan för de fördelar från harmoniserings- och åskådighetssynpunkt som jag anser står att vinna med en gemensam lag för alla transportslag torde framgå skälet till att jag inte stannat vid en ny reglering endast av landtransporterna.

5. ETT SAMLAT MYNDIGHETSANSVAR FÖR LANDTRANSPORTER

5.1 Arbetsuppgifter

5.1.1 Landtransporter

Den huvudsakliga arbetsuppgiften för transportrådets farligt-gods-enhet, FGE, skall vara att ha det övergripande ansvaret för sådana landtransporter av farligt gods som omfattas av förslaget till lag om transport av farligt gods med viss begränsning såvitt avser ansvaret för transport av radioaktivt material. I lagförslaget sker en avgränsning gentemot de näraliggande ämnesområdena produktkontroll, arbetarskydd och allmän trafiksäkerhet. Samma gränser avses alltså gälla för FGE:s myndighetsansvar. Beträffande denna gränsdragning och tankarna bakom den hänvisas till de avsnitt vari författningsförslagen kommenteras.

Den ovannämnda begränsningen i myndighetsansvaret beträffande det radioaktiva materialet har följande innebörd och orsaker: Myndighetsutövningen i fråga om transport av radioaktivt material består f n i stor utsträckning av provningsgodkännanden och tillståndsprovning. Detta är en konsekvens av de regler som tillämpas för bl a vägtransporterna, nämligen IAEA:s regler (se härom närmare i avsnitt 3.2.3). Denna myndighetsutövning är i hög grad beroende av en ingående sakkunskap om olika frågor om det radioaktiva materialet. Den krets transportintressenter som berörs av denna myndighetsutövning är, i synnerhet när det gäller klyvbart material, mycket begränsad i jämförelse med vad som gäller för övriga transporter. Det har därför befunnits mer rationellt och bättre från säkerhetssynpunkt arbetet i nu angivna delar även fortsättningsvis utförs av de myndigheter som har fackkunskaperna om godset, dvs kärnkraftinspektionen och strålskyddsinstitutet, än att myndighetsbilden för landtransport av farligt gods blir

helt enhetlig. Detta innebär att FGE föreslås få ansvaret för att föreskrifter för landtransporter av radioaktivt material kommer att meddelas. - I huvudsak samma ansvarsfördelning gäller i fråga om sjötransporter mellan sjöfartsverket å ena och nyssnämnda produktkontrollmyndigheter å andra sidan.

Mer preciserat föreslås FGE:s landtransportansvar innefatta följande arbetsuppgifter.

Normgivning

Den föreslagna lagen är en ramlag som förutsätter att föreskrifter för transport av farligt gods till helt övervägande delen skall meddelas på myndighetsplanet. På FGE skall därför ankomma att meddela de egentliga föreskrifterna för samtliga landtransporter. Detta blir en omfattande, tidsödande och kvalificerad uppgift.

Uppgiften förutsätter en ambitiös bevakning bl a av de internationella förhållandena. FGE måste nämligen, för att uppgiften över huvudtaget skall kunna genomföras, ta till vara de internationella organens arbetsresultat vid sin egen normgivning. Härvidlag kan en jämförelse göras med hur t ex sjöfartsverket helt enkelt förklarat att IMDG-koden skall gälla för transport av farligt gods med svenska fartyg och med utländska fartyg på svenskt vatten.

F n finns som bekant inte något enhetligt, modernt och internationellt anpassat regelverk för vägtransporter. Även med tanke på att förebilden för ett sådant regelverk finns, nämligen ADR, kommer uppgiften att skapa verket att bli mycket resurskrävande. I avsnitt 9 kommer detta problem att behandlas närmare. Föreskrifter för transport av farligt gods måste m h t ämnesrådets karaktär revideras ofta. Detta innebär att också sedan de samlade vägtransportreglerna en gång åstadkommits, kommer normgivningsuppgiften att vara en av FGE:s huvuduppgifter.

Genom inrättandet av FGE avhjälpes också den organisatoriska splittringen beträffande hantering av farligt gods i hamn. Förslaget till lag om transport av farligt gods ger dess-

utom det författningsstöd som fordras för att FGE skall kunna meddela säkerhetsföreskrifter för landhantering av farligt gods i hamn. I sammanhanget bör ånyo påpekas att FGE:s kompetens är inskränkt till lagförslagets tillämpningsområde. Ansvar för arbetsmiljön kommer alltså även fortsättningsvis att åvila arbetarskyddsstyrelsen.

Inom IMCO pågår ett arbete med att utforma en "Recommendation on Safe Practice on Dangerous Goods in Ports and Harbours" (rekommendationer för säker godshantering i hamnar). Det bör ankomma på FGE att medverka till att dessa rekommendationer anpassas till svenska förhållanden och att tillsammans med sjöfartsverket meddela föreskrifter för godshanteringen i hamn som bygger på dessa rekommendationer.

Vid den närmare genomgång av IMCO:s rekommendationer och svensk praxis som måste ske innan sådana hamnföreskrifter kan meddelas kommer sannolikt behov av ytterligare regleringar ge sig till känna. Detta är en av de vita fläckar FGE avses kunna täcka enligt 2 § andra stycket förslaget till förordning.

Handläggning av ärenden enligt lagen om transport av farligt gods

Direkt av författningsförslagen följer en skyldighet för FGE, liksom för sjöfarts- och luftfartsverken att fatta beslut i ärenden om klassificering, dispenser och tillstånd.

Klassificering. Med klassificering avses här förfaranden enligt 6 § förordningsförslaget (angående den närmare innebörden härav, se kommentaren till paragrafen sid 138.) Dessa ärenden skall skiljas från de allmänna förfrågningarna om kända ämnens klasstillhörighet.

Produktkontrollnämnden är enligt 55 § kungörelsen om hälso- och miljöfarliga varor skyldig att på begäran meddela beslut huruvida viss vara med hänsyn till sina egenskaper och

uppgivna eller troliga hantering är att anse som hälsofarlig. P g a produktkontrollnämndens erfarenheter av denna skyldighet har viss tveksamhet förelegat om det lämpliga i att införa en författningsgrundad skyldighet för FGE att meddela beslut om klassificering. Tveksamheten har föranletts av farhågor om att uppgiften är så betungande att det vore orealistiskt att ålägga FGE den utan en kraftig förstärkning av befintliga resurser.

Dessa farhågor kan naturligtvis inte avfärdas utan vidare. Från säkerhetssynpunkt är verksamheten emellertid av väsentlig betydelse och det kan på goda grunder antas att begäran om klassificering kommer att riktas till FGE under alla omständigheter. Vidare lämnar industriverket, produktkontrollnämnden samt sjö- och luftfartsverken redan nu denna service. Skyldighet att handlägga klassificeringsärenden bör därför ingå i FGE:s arbetsuppgifter. Det förtjänar i sammanhanget att påpekas att en transportmyndighet främst behöver beakta en varas akuta risker vid sin bedömning, medan en produktkontrollmyndighet har att bedöma risken även med varans långsiktiga användning, vilket är betydligt mer krävande.

Dispenser. Även om möjligheten att bevilja dispenser är avsedd att nyttjas restriktivt torde ansökningar om dispenser och prövning av dispensärenden ofrånkomligen att märkbart ta FGE:s resurser i anspråk.

Tillståndsprövning. F n förekommer i landtransportsammanhang krav på särskilt tillstånd i vissa fall för transport av explosiva varor och radioaktivt material. Frågor om tillstånd prövas beträffande explosiva varor av polismyndigheterna och i fråga om radioaktivt material av kärnkraftinspektionen resp strålskyddsinstitutet. Denna ordning avses i huvudsak bestå. Som ett led i strävandena att minska antalet myndighetskontakter skall det dock primärt ankomma på FGE att pröva frågor om tillstånd i andra fall än då fråga är om transport av radioaktivt material. Dock lämnas i för-

slaget till förordning en möjlighet för FGE att överlåta prövningen på polismyndighet.

Behörig myndighet enligt ADR m m

Enligt ADR ankommer uppgifter av skilda slag på behörig myndighet i fördragsslutande stat. Behörig myndighet är enligt ADR:s definition den myndighet som i varje land och i varje särskilt fall av regeringen utsetts till behörig myndighet. Vilka myndigheter som i Sverige är behöriga myndigheter framgår av 2 § förordningen om internationell vägtransport av farligt gods. (För en överskådlig framställning över de behöriga myndigheterna och vad som i varje särskilt fall ankommer på den hänvisas till industriverkets publikation Transport av farligt gods, Vägtransportreglerna /SIND PM 1979:5/).

Behöriga myndigheter är f n industriverket, strålskyddsinstitutet, kärnkraftinspektionen, arbetarskyddsstyrelsen, Aktiebolaget svensk bilprovning, statens provningsantalt och polismyndigheterna. För industriverket, arbetarskyddsstyrelsen, kärnkraftinspektionen och strålskyddsinstitutet avser uppgifterna i huvudsak att meddela godkännanden, dvs att utfärda intyg om att vissa föreskrifter i ADR är uppfyllda. För industriverkets del tillkommer uppgiften att för svensk räkning träffa bilaterala och multilaterala avtal om avsteg från ADR. Bilprovningens och provningsanstaltens uppgifter är hänförliga till området för provning. Polismyndigheternas uppgifter avser ordningsfrågor.

M h t de uppgifter polismyndigheterna har i sammanhanget, påverkas inte dessa myndigheter av att FGE inrättas.

Strålskyddsinstitutet och kärnkraftinspektionen bör m h t det specialområde transport av radioaktivt material utgör, kvarstå som behöriga myndigheter.

Beträffande arbetarskyddsstyrelsens, provningsanstaltens och bilprovningens funktioner har överväganden om och i så fall i vilken utsträckning även de lämpligen skall överföras till FGE ansetts böra anstå tills vidare. Frågan härom är nämligen beroende av resultaten av det ännu inte påbörjade utredningsavsnittet om samordning inom systemet för officiell provning.

FGE föreslås däremot överta samtliga industriverkets uppgifter som behörig myndighet.

Vidare skall FGE svara för att den svenska översättningen av ADR hålls aktuell och att tillkommande ändringar löpande offentliggörs.

Internationellt arbete

FGE skall delta aktivt i det internationella samarbete som har betydelse för landtransporter av farligt gods. Det betyder att FGE bör närvara vid de möten som hålls inom ADR, RID och CDG (= IMCO:s underkommitté för farligt gods).

Det internationella arbetet är en utomordentligt viktig del av FGE:s verksamhet. Såsom upprepade gånger framhållits i detta betänkande är det nämligen ett eftersträvanvärt mål att den inhemska regleringen i så stor utsträckning som möjligt överensstämmer med den internationella. Reformerna måste därför komma via de internationella reglementena. Det är således i de internationella organen som idéer och reformkrav skall framföras och genomdrivas. FGE skall alltså inte bara hålla sig informerad om vad som händer internationellt, utan aktivt arbeta i de internationella organen.

Som ett mått på hur pass omfattande den internationella verksamheten är kan nämnas att ADR- och RID samt ADR/RID-möten pågår ca sex veckor/år, sjöfartsmöten med landtransportanknytning minst två veckor/år samt expertgruppsmöten

och konferenser i landsvägs- och järnvägsfrågor ca sex veckor/år. Härtill kommer naturligtvis tid för för- och efterarbete.

FGE bör även vidareutveckla det nordiska samarbetet i landtransportfrågor.

Samordning

Även om antalet, för transportererna direkt ansvariga myndigheter minskar genom inrättandet av FGE, är det ett ganska stort antal myndigheter som ändå har uppgifter med mer eller mindre stor anknytning till transport av farligt gods. Förutom produktkontrollmyndigheterna, inklusive arbetarskyddsstyrelsen, och SJ kan t ex räddningstjänstens olika organ och riksprovplatserna nämnas. En naturlig och viktig uppgift för FGE blir därför att bidra till samordningen av berörda myndigheters arbete av betydelse för landtransporter av farligt gods.

Tillsynsarbete

Tillsynsorganisationen och inriktningen av tillsynsverksamheten kommer att behandlas i avsnitt 6. För sammanhangets skull skall emellertid här nämnas några få ord om FGE:s tilltänkta tillsynsuppgifter.

FGE avses inte själv utöva någon tillsyn genom egna inspektörer eller dylikt. Däremot föreslås, att FGE i egenkap av normgivande och i övrigt ansvarig myndighet för landtransporter, skall meddela föreskrifter för tillsynen, bistå tillsynsmyndigheterna med råd och anvisningar och samordna dessas verksamhet samt vara knutpunkt för kunskapsåterföringen från tillsynsmyndigheterna.

Övrigt

FGE bör även överta den skyldighet att fortlöpande sammanställa och publicera lokala trafikföreskrifter som avser

transport av farligt gods som enligt 152 § vägtrafikkungörelsen (1972:603) f n åvilar industriverket.

5.1.2 Information rörande alla transportslag

Med information avses här primärt vad som skulle kunna kallas förebyggande information i motsats till den information som behövs när en olycka skett och som i huvudsak är avsedd för räddningstjänstens olika organ. (Den senare typen av information avser jag att behandla i en senare utredningsetapp).

Service till allmänhet och myndigheter

FGE föreslås alltså att som sitt huvudsakliga verksamhetsområde ha landtransporter av farligt gods. Redan av allmänna principer i svensk förvaltning följer att FGE därför är skyldig att i lämplig utsträckning lämna allmänheten och andra myndigheter upplysningar i frågor som rör landtransporter (jfr allmänna verksstadgan (1955:600) samt servicecirkuläret (1972:406) till statsmyndigheterna). FGE föreslås emellertid därutöver vara skyldig tillhandahålla viss information rörande transport av farligt gods till sjöss och i luften.

På tidigare anförda skäl, jfr avsnitt 4.1.1, har beslutsfunktionerna beträffande transport av farligt gods till sjöss och luften ansetts böra bli kvar hos sjöfartsverket resp luftfartsverket. Det informationsansvar i fråga om sjö- och flygtransporter som FGE föreslås få kan därför i huvudsak sägas innefatta skyldighet att tillhandahålla upplysningar om innehållet i gällande rätt. FGE skall närmare bestämt kunna lämna svar på alla relevanta frågor oavsett transport- eller varuslag, som finns att hämta i författningstext, motivuttalanden, dokumenterad praxis o dyl.

Ett mål i utredningsarbetet har således varit att den som sysslar med transport av farligt gods i största möjliga utsträckning skall kunna få all erforderlig information från en enda källa.

Allmän informationsverksamhet

Med allmän informationsverksamhet avses här sådan verksamhet som skall initieras av FGE själv. Verksamheten avses innefatta sådana uppgifter som produktion av informationsmaterial, skriftserier m m och biträde vid utbildningsverksamhet som andra myndigheter eller organisationer bedriver.

Såvitt gäller sjö- och lufttransporterna är den här avsedda verksamheten en fråga som för FGE:s vidkommande snarast hör hemma i dess samordningsansvar.

5.1.3 Samordning mellan transportslagen

Övergången mellan olika transportslag är ett av de största problemen som i dag möter dem som sysslar med transport av farligt gods. Det är därför mycket angeläget att samordningen mellan transportslagen blir bättre. Uppgiften att verka för sådan samordning måste åvila samtliga transportmyndigheter. För att samordningen skall bli så effektiv som möjligt behövs emellertid ett samordningscentrum, som har överblick över transportsektorn och som bl a kan anförtros viss initiativskyldighet i samordningsfrågor samt med en för samordningsuppgifter lämplig organisation. FGE föreslås bli ett sådant centrum. I avsnitt 5.2 utvecklas hur FGE avses få en organisation som skall underlätta arbetet i denna del.

Att helt utplåna skillnaderna mellan de olika transportslagens regelverk är inte möjligt m h t att skilda förutsättningar gäller för skilda slag av transportmedel. Inte

heller kan eller bör vi här i Sverige förbigå den många gånger tungrodda internationella beslutsprocessen och ensamma t ex låta IMDG-kodens bestämmelser gälla vid landtransporter. Då skulle vi nämligen på ett olyckligt sätt isolera oss från utlandet. Däremot kan svenska myndigheter gemensamt och i samråd verka för harmonisering i det internationella arbetet. I avvaktan på att sådan internationell harmonisering nås, får de svenska myndigheterna vidare försöka åstadkomma temporära och lokala lösningar på de problem som är förenade med transportmedelsbyten. Den nu föreslagna lagstiftningen och myndighetsorganisationen får naturligtvis inte föranleda någon förändring i nuvarande praxis, att vid landtransporter i stor utsträckning godta IMDG-kodens förpacknings- och märkningsregler. Tvärtom bör understrykas att allt som kan göras för att underlätta övergångarna mellan transportslagen, utan att säkerheten sätts åsido, bör göras.

Här ovan angivna förhållanden visar tydligt hur viktigt det är att det finns en myndighet med uppdrag att verka för samordning i frågor om transport av farligt gods med olika transportslag.

Samordningen mellan väg- och järnvägstransporter kan äga rum inom ramen för FGE:s övriga verksamhet.

Samordningen mellan väg- och järnvägstransporter å ena samt sjö- och flygtransporter å andra sidan kan ske bl a genom att FGE deltar i det IMCO-arbete som har betydelse för samordningen mellan sjö- och landtransporter. Att FGE regelmässigt deltar också i det internationella luftfartsarbetet torde dock inte vara nödvändigt. Vidare bör sjöfartsverket och luftfartsverket samråda med FGE i alla principiellt viktiga frågor av betydelse för transport av farligt gods. Skyldighet att samråda i sådan föreskrivande verksamhet som utgår från lagen om transport av farligt gods har skrivits in i förslaget till förordning.

5.2 Organisationen

Den ovan beskrivna verksamheten föreslås som tidigare nämnts bli förlagd till transportrådet.

Transportrådets organisation ser f n i korthet ut på följande sätt:

Rådet leds av en styrelse, som består av generaldirektören och fem andra ledamöter. Inom transportrådet finns två enheter, en planeringsenhet och en förvaltningsenhet. Varje enhet förestås av en enhetschef. Till transportrådet är knuten en rådgivande delegation med uppgift att bistå rådet i vissa närmare angivna frågor. Enligt sin instruktion (1979:1037) får transportrådet inom sitt verksamhetsområde inrätta samrådsgrupper. F n har till transportrådet knutits ett råd för beredskapsfrågor och ett för yrkestrafikfrågor.

Den nya verksamheten föreslås bli organiserad enligt följande principer:

- Verksamheten skall bilda en särskild enhet inom transportrådet, farligt-gods-enheten, FGE.
- FGE skall ledas av en delegation om högst sju personer, vari skall ingå företrädare för berörda fackmyndigheter och organisationer samt chefen för FGE. Chefen för FGE skall vara delegationens ordförande. Delegationens ledamöter skall utses av regeringen.
- I frågor som uteslutande gäller säkerheten vid transport av farligt gods skall FGE ha självständig beslutanderätt. I författningsfrågor och andra frågor av större vikt skall beslut fattas av delegationen och i övrigt av enhetschefen. Enhetschefen skall ha rätt att i lämplig omfattning delegera sin beslutanderätt.

- I andra frågor än ovan sagts skall verksamheten ledas på samma sätt som transportrådets verksamhet i Övrigt. På transportrådets styrelse eller generaldirektör skall därför ankomma att besluta i frågor om t ex administration och ekonomi.
- Till FGE skall knytas en rådgivande nämnd efter förebild av den rådgivande nämnd för transport av farligt gods som f n finns vid industriverket. I nämnden skall alltså ingå företrädare för offentliga och enskilda organ inom verksamhetsområdet transport av farligt gods. FGE:s chef skall vara ordförande i nämnden. Övriga ledamöter bör utses av transportrådet.

En delegation med den föreslagna sammansättningen och befogenheten innebär att säkerhetsfrågor rörande transport av farligt gods kommer att handläggas av ett transportsäkerhetsinriktat organ med sakkunskap i såväl transport- som produktkontrollfrågor. Frågor som inte är beroende av denna särskilda kunskap kommer däremot att handläggas inom en organisation med goda kunskaper och resurser beträffande t ex samordning och planering.

Den rådgivande nämndens uppgift skall vara att biträda FGE i frågor inom de skilda sektorer i samhället som alla berör ämnesområdet, t ex produktkontroll, arbetarskydd, trafik-säkerhet och räddningstjänst samt samordning mellan de skilda transportslagen.

5.3 Förhållandet till andra myndigheter

I förslaget till förordning har inskrivits en skyldighet för FGE, liksom för sjöfartsverket och luftfartsverket, att samråda med andra berörda myndigheter innan föreskrifter meddelas. Därvid åsyftas naturligtvis inte endast ett samråd transportmyndigheterna emellan utan samråd även mellan transportmyndigheterna och t ex produktkontrollmyndigheterna och statens provningsanstalt.

Av framställningen ovan framgår att en organiserad kontakt med andra myndigheter vars verksamhetsområde anknyter till FGE:s avses ske i rådgivande nämnden.

Kontakterna i rådgivande nämnden kommer emellertid inte att vara tillräckliga för FGE:s behov. Därutöver måste FGE naturligtvis utarbeta andra vägar för samarbete och informationsutbyte med de övriga myndigheter som är sakkunniga inom området transport av farligt gods. Exempel på sådana metoder är remissförfaranden och gemensamma arbetsgrupper.

I fråga om befintliga myndigheters nuvarande funktioner innebär inrättandet av en FGE enligt förslaget i korthet följande:

Industriverket, produktkontrollnämnden och socialstyrelsen frigörs från sitt ansvar för transporter av sådant farligt gods som omfattas av lagen om transport av farligt gods.

SJ frigörs från sitt myndighetsansvar för transport av sådant gods som nyss sagts.

Kärnkraftinspektionen och strålskyddsinstitutet frigörs från ansvaret för att i huvudsak föreskrifter för transporter av radioaktivt material meddelas.

Ansvaret för produktkontroll, arbetsmiljö och driftsspecifika järnvägsfrågor kvarstår oförändrat hos de nuvarande expertmyndigheterna.

Sjöfartsverket, luftfartsverket och arbetarskyddsstyrelsen påverkas i stort sett inte på annat sätt än att dessa myndigheter får en ny samarbetspartner.

5.4 Personalbehov m m

FGE föreslås få åtskilliga betydelsefulla arbetsuppgifter. Till den helt övervägande delen rör det sig om uppgifter som nu åvilar redan befintliga myndigheter. Vissa uppgifter är dock nya och utförs således inte i dag av någon existerande myndighet. Personalbehovet är dock begränsat m h t de rationaliseringsvinster som uppkommer genom att verksamheten kan bedrivas inom en samlad organisation.

FGE:s totala personalbehov i inledningsskedet bör kunna begränsas till tio heltidstjänster. Jag har härvid förutsett att funktioner som telefonväxel, expedition och personaladministration kan inrymmas i transportrådets befintliga resurser.

Genom FGE:s bildande kan ett flertal myndigheter avlastas arbetsuppgifter. De myndigheter som främst berörs är industriverket, naturvårdsverket, SJ, men även kärnkraftinspektionen och strålskyddsinstitutet. Det har under utredningsarbetet visat sig svårt att exakt fastställa den arbetsbesparing som uppkommer för befintliga myndigheter genom FGE:s bildande. Detta sammanhänger bl a med att de arbetsuppgifter som är i fråga i vissa fall är spridda på ett flertal personer inom resp myndighet samt att uppgifterna tidvis utförs med hjälp av inlånad personal och genom att externa konsulter anlitas. På grundval av uppgifter från berörda myndigheter har jag beräknat att resurser motsvarande totalt åtta heltidstjänster kan överföras till FGE. Dessa tjänster kan i dag fördelas ungefärligen enligt nedan.

<u>Myndighet</u>	<u>Antal tjänster</u>
Industriverket	2
Naturvårdsverket	2,5
SJ	2,5
Strålskyddsinstitutet	0,5
Kärnkraftinspektionen	0,5
Summa	8,0

Även vid andra myndigheter än de ovan nämnda möjliggörs arbetsbesparing genom de i betänkandet framlagda förslagen, t ex vid sjöfartsverket och luftfartsverket, som dels får endast en myndighet att överlägga med i landtransportfrågor, dels kommer att avlastas viss informationsverksamhet samt vid länsstyrelser och hälsovårdsnämnder som avlastas ansvaret för tillsyn över vägtransporter av hälso- och miljöfarliga varor. De besparingar som förslagen kan medföra vid de nu uppräknade och andra myndigheter har jag beräknat väl motsvara ytterligare två heltidstjänster.

Årligen förbrukas ca 400 000 kr. vid främst industriverket och naturvårdsverket av utrednings- och projektmedel för särskilda undersökningar, information m m avseende området transport av farligt gods. Motsvarande medel förutsätts i fortsättningen i stället bli tilldelade FGE.

Grovt beräknar jag det samlade resursbehovet för FGE till två milj. kr.

I avsnitt 9 föreslås att en organisationskommitté tillkallas för att närmare utforma FGE. Det bör ankomma på denna organisationskommitté att mer i detalj lägga fram förslag även om FGE:s medelsbehov för olika ändamål och beräkna de anslagsmässiga konsekvenserna över huvud taget inom det statliga området.

6. EFFEKTIVARE TILLSYN

6.1 Tillsynsmyndigheter och tillsynsområden

6.1.1 Landtransporter

i avsnitt 4.1.2 har framhållits att tillsyn bör verka förebyggande och att den bl a därför bör ske på ett så tidigt stadium av transporten som möjligt.

Tillsynen över landtransporterna bör därför i fortsättningen ske i första hand i hamnar och andra terminaler, magasin, inlämningsställen och fasta anläggningar över huvud taget. Förutom att den förebyggande effekten kan antas vara störst på sådana ställen - dvs innan transporten kommit ut på vägen eller järnvägen - kan tillsynsarbetet där bedrivas under säkra förhållanden. Denna tillsyn bör vara så allsidig som möjligt.

Tillsyn av åsyftad omfattning utförs f n av arbetarskyddsstyrelsen och yrkesinspektionen enligt arbetsmiljölagen. Någon ändring härvidlag föreslås inte. Huvudansvaret för tillsynen vid fasta anläggningar skall alltså även i fortsättningen åvila arbetarskyddsstyrelsen/yrkesinspektionen. Den rättsliga regleringen av landtransporterna som lagen om transport av farligt gods innebär bör räcka för att uppfylla arbetsmiljölagens krav på arbetsmiljö. I transporthänseenden bör alltså arbetarskyddsstyrelsen/yrkesinspektionen i fortsättningen kunna referera till transportlagens standard.

Den mer specialiserade, tekniskt inriktade tillsyn som sprängämnesinspektionen utövar i fråga om explosiva och brandfarliga varor föreslås fortgå med det tillägget att inspektionens myndighetskompetens bör utökas till att omfatta även järnvägstransporter av brandfarliga varor. Inspektionen bör i viss utsträckning kunna utöva sådan teknisk tillsyn vid transport även av andra varor än explosiva och brandfarliga.

I avsnitt 4.1.2 har också gränskontroller av transporter framhållits som ett effektivt medel att öka transportsäkerheten. Gränskontroller av trafiken till och från utlandet sker f n med avseende på andra förhållanden än transport av farligt gods, huvudsakligen enligt tullförfattningarna. Tillsyn över transporter bör etableras genom en utbyggnad av denna gränskontroll. Ansvaret för tillsynen vid gränserna föreslås därför åvila tullmyndigheterna, vilka kan utöva tillsynen i samband med sin övriga övervakning av trafiken till och från utlandet.

Exempel på sådant som tullmyndigheterna lämpligen bör kontrollera är transporthandlingarnas överensstämmelse med godset samt gods- och fordonsmärkning. Myndigheterna bör vidare kunna informera fordonsförare om eventuella lokala trafikföreskrifter för transport av farligt gods.

Tillsyn måste emellertid ske också ute på vägarna. Huvudansvaret för denna tillsyn föreslås åvila polismyndigheterna. Tillsynen kan utföras i samband med polisens allmänna trafikövervakning och bör omfatta huvudsakligen samma moment som de, vilka ovan antytts i fråga om tullens verksamhet.

Tullen, polisen och arbetarskyddsstyrelsen/yrkesinspektionen bör få biträde av strålskyddsinstitutet och kärnkraftsinspektionen inom de speciella områden dessa senare myndigheter har ansvaret för.

Enligt förordningen om internationell vägtransport av farligt gods skall föreskrifterna i ADR tillämpas för den del av en ADR-transport (en vägtransport av farligt gods som sker på minst två ADR-staters områden) som sker inom Sverige. En sådan transport omfattas således inte av förslaget till lag om transport av farligt gods. Tillsynen över ADR-transporter bör ske på samma sätt som tillsynen över de nationella landtransporterna.

6.1.2 Sjö- och lufttransporter

I fråga om sjö- och lufttransporter bör tillsynen liksom hittills utövas av sjö- resp luftfartsinspektionen.

6.2 Tillsynsmyndigheternas befogenheter

Tillsynsmyndigheterna bör få de formella befogenheter som behövs för en effektiv, förebyggande tillsyn. Exempel på sådana befogenheter är rätt att kräva handlingar och upplysningar, tillträde till transportmedel och andra transportutrymmen, att ta godsprover samt att under vissa omständigheter omhänderta och låta oskadliggöra gods.

Sjöfartsverket, luftfartsverket, polismyndigheterna, tullmyndigheterna och sprängämnesinspektionen tillerkänns sådana befogenheter i förslaget till lag om transport av farligt gods.

Arbetskyddsstyrelsen och yrkesinspektionen har de rättigheter och skyldigheter, som behövs för en transportsäkerhetsfrämjande tillsyn, redan enligt arbetsmiljölagen.

6.3 FGE:s uppgifter

Om den ovan föreslagna tillsynsmodellen skall bli verksam krävs en samordning av tillsynsarbetet inom landtransportsektorn. Samordningen bör ske i formellt fastlagda former. FGE föreslås därför få ansvaret för att tillsynen samordnas. Däri ligger bl a att FGE enligt lagen om transport av farligt gods skall meddela föreskrifter och anvisningar om tillsynens omfattning och inriktning.

Arbetskyddsstyrelsen och yrkesinspektionens tillsyn avses, som ovan anförts, ske med stöd av arbetsmiljölagstiftningen. Föreskrifter och anvisningar m m för yrkesinspektionens tillsyn kommer därför att meddelas av arbetskyddsstyrelsen. FGE skall dock ha ansvaret för en viss samordning av den totala landtransporttillsynen.

Utbildningen av personalen vid tillsynsmyndigheterna är viktig dels från effektivitetssynpunkt, dels från arbetarskyddssynpunkt. Sådan utbildning torde främst få ske internt inom resp myndighet. På FGE bör dock ankomma att samordna utbildningen.

Genom tillsynsmyndigheternas arbete vinnas erfarenheter om hur transportföreskrifterna fungerar i praktiken. Dessa erfarenheter måste återföras till FGE för att FGE skall kunna fullgöra alla sina skyldigheter rörande transport av farligt gods. FGE bör därför bevaka att tillsynsmyndigheternas erfarenheter tas till vara.

6.4 Postbefordran

Tillsynen över postbefordran av farligt gods faller utanför det i föregående avsnitt beskrivna tillsynssystemet. Det ankommer emellertid på postverket att övervaka att de särskilda bestämmelserna för postbefordran av farligt gods efterlevs.

Svårigheten att anordna någon mottagningskontroll över brev är uppenbar. Brev kan emellertid mycket väl innehålla farligt gods, t ex varuprover. Svårigheterna att kontrollera att t ex inte några otillåtna ämnen lämnas till befordran i brev är därför ett problem. Detta i synnerhet som brev ofta befordras med flyg, som är ett särskilt utsatt transportmedel.

Postverket bör därför satsa på information till allmänheten om vilka regler som finns och varför, t ex genom affischering på postkontoren. Företag kan dessutom nås med direktinformation. Efter vad jag inhämtat har postverket redan planer på informationsverksamhet av detta slag. Jag vill därför endast understryka vikten av att denna verksamhet verkligen kommer till stånd.

7 SAMORDNADE BESTÄMMELSER FÖR TRANSPORT AV FARLIGT GODS

7.1 En ramlagstiftning för alla transportslag

Den normgivning som här är i fråga är hänförlig till den sk betungande offentlighetsrättsliga normgivningen. Sådan normgivning ingår enligt regeringsformen i det område inom vilket det i första hand ankommer på riksdagen att genom lag besluta. Regeringsformen medger dock, med vissa undantag, att riksdagen genom lag delegerar denna sin kompetens.

Transport av farligt gods kräver omfattande och detaljrik reglering. Föreskrifter om transportmedel, emballage m m är i stor utsträckning av teknisk natur. Det som transporteras är föränderligt: nya varor dyker upp och andra försvinner från marknaden och därmed från transportsammanhang. Det är väsentligt från säkerhets- och handelspolitisk synpunkt att bestämmelser om transport av farligt gods hela tiden kan hållas à jour med utvecklingen inom teknik, industri m fl områden. Utomordentligt viktigt är också att föreskrifterna ständigt anpassas efter utvecklingen inom det internationella transportsamarbetet. Nya bestämmelser bör alltså snabbt kunna träda i kraft. Lagen har därför utformats som en ramlag med bemyndiganden för regeringen eller myndighet som regeringen utser att meddela de säkerhetsföreskrifter som behövs för att en i lagen allmänt fastslagen säkerhetsnivå skall kunna upprätthållas.

Lagförslaget innehåller, utöver bemyndiganden för regeringen eller myndighet som regeringen utser att meddela vidare föreskrifter, definitioner som avgränsar lagens tillämpningsområde, en allmän säkerhetsbestämmelse samt tillsyns- och ansvarsbestämmelser.

Lagförslaget kompletteras med förslag till förordning, vilket innehåller vissa materiella föreskrifter samt vidare bemyndiganden för de tre transportmyndigheterna sjöfartsverket, luftfartsverket och transportrådet.

De nyheter i förhållande till gällande rätt förslagen innehåller är till största delen av formell och redaktionell natur. I materiellt hänseende innebär förslagen i realiteten mycket små förändringar.

7.2 Särskilda frågor

7.2.1 Avgränsning av lagens tillämplighet

De överväganden som lett fram till förslaget om en gemensam lag för alla transportslag och alla varuslag har redovisats i avsnitt 4.1.3.

F n gäller ju skilda regelverk dels för olika transportslag, dels för olika varuslag. Den föreslagna lagen medför i stället att skilda regelverk kommer att gälla för transport av farligt gods och transport av annat gods resp för olika led i hanteringen av farligt gods. Avgränsning av den föreslagna lagens tillämplighet måste alltså ske gentemot i första hand den lagstiftning som reglerar skyddet för den yttre och inre miljön och den som reglerar transporter i allmänhet. Under utredningsarbetet har stor vikt lagts vid att denna avgränsning skall bli så klar som möjligt, så att delar av gällande lagstiftning inte onödigtvis rycks ut och dubbelregleringar undviks.

Huvudändamålet med lagförslaget är att åstadkomma säkra transporter av farligt gods. Härigenom är en yttre ram given, nämligen transporter och farligt gods. Ett annat ändamål är att, med bibehållande av en acceptabel säkerhetsnivå, medverka till att inga onödiga hinder reses i handelsutbytet med andra länder. Härigenom ges annan ram, nämligen innehållet i de internationella överenskommelserna om transport av farligt gods.

Lagförslaget inleds med definitioner av begreppen transport, 1 §, och farligt gods, 2 §. I dessa definitioner har de ovan beskrivna ramarna kommit till uttryck. Lagen gäller sålunda

endast för förflyttning av farligt gods och för sådan godshantering som sker i så nära samband därmed att den bör ses som en del av förflyttningen. Vidare gäller lagen endast transport av gods, som på grund av att det innehåller vissa uppräknade varuslag, kan orsaka skador vid transport. De uppräknade varuslagen har egenskaper som enligt allmän, internationellt beprövad erfarenhet kan medföra skador vid transport. För att gods skall omfattas av lagen, skall det alltså: 1. innehålla något av de uppräknade varuslagen, 2. på grund därav medföra risk för skada, 3. om det transporteras.

Uteslutna från lagens tillämplighet är godshantering, som inte har samband med transport, samt dels gods som inte innehåller något av de uppräknade varuslagen, dels gods som visserligen innehåller något av dessa varuslag, men som trots detta inte kan antas medföra skador vid transport. Ett ämne, som kan medföra skador först sedan det tillåtits verka under längre tid än vad en också långsam och långväga transport kan beräknas pågå, utgör sålunda inte farligt gods i lagens mening.

Sedan begreppen transport och farligt gods avgränsats inställer sig genast frågan: i vilka avseenden erfordras författningsbestämmelser för att målet säkra transporter skall kunna uppnås?

För att en transport skall ske tryggt och säkert krävs en mängd olika försiktighetsmått och säkerhetsåtgärder rörande t ex navigeringsutrustning, fordons konstruktion och utrustning, farledsutmärkning och järnvägssignaler, förarutbildning och väghållning. Krav i dessa hänseenden måste emellertid ställas alldeles oavsett om det gods som transporteras är farligt i lagförslagets bemärkelse eller inte. Att uppställa sådana krav i den föreslagna lagstiftningen vore varken lämpligt eller möjligt, bl a för att det skulle medföra en rad dubbelregleringar. Lagens tillämplighet har därför inskränkts till sådana förhållanden som är typiska för konstellationen farligt gods och transporter. Det

är alltså uteslutande de risker denna konstellation kan innebära, som lagen avser att förebygga.

Resonemanget i föregående stycke kan åskådliggöras med följande exempel. Fordonskungörelsen (1972:595) gäller, med vissa undantag, fordons beskaffenhet och utrustning och kontroll av fordon, 1 §. Enligt 7 § kungörelsen får fordon brukas i trafik endast om det är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik. I efterföljande paragrafer lämnas föreskrifter om vad som i dessa hänseenden skall gälla för vissa slag av fordon. Omfattas ett fordon av fordonskungörelsen, gäller kungörelsen också om farligt gods transporteras däri. Med stöd av lagen om transport av farligt gods kan emellertid därutöver meddelas sådana - och endast sådana - föreskrifter om beskaffenhet och utrustning och kontroll av fordon, som betingas av lastens särskilda beskaffenhet.

Ett gränsdragningsproblem av speciell karaktär, som delvis an knyter just till ett transportmedels beskaffenhet och kontrollen av transportmedlet, gäller sjötransporter av förpackat resp oförpackat gods eller bulklast. (Med förpackat gods avses vid sjötransport också sådant gods som vid en landtransport betraktas som oförpackat, t ex lasten i en tankbil). - Tidigare i detta avsnitt har uttalats att lagförslaget gäller transport med alla transportslag. Detta är emellertid något oegentligt. Bulktransport till sjöss omfattas nämligen inte av lagförslaget, vilket framgår av definitionen av transportmedel i 3 §. Skälen för denna inskränkning är följande.

Vid transport av oförpackat gods utgör själva transportmedlet emballage åt godset. När oförpackat gods transporteras med ett fartyg kan därför, med ett måhända föga sjömannamässigt men klargörande uttryck, själva fartyget sägas vara en förpackning åt det transporterade godset. Detta innebär att säkerheten vid sådana transporter nästan uteslutande är en fråga om fartygets konstruktion. Fartygskonstruktioner och därmed sammanhängande frågor utgör så

integrerade delar av sjösäkerhetssystemet att de inte låter sig utbrytas ur detta. En omfattande dubbelreglering skulle därför bli en nödvändig konsekvens, om fartygsbulcktransporterna inte undantogs från detta lagförslags tillämpningsområde. - Också en omfattande dubbelreglering kan till nöds godtas om tillräckligt stora fördelar står att vinna därmed. Så kan emellertid inte anses vara fallet här. Ett av de viktigaste skälen för att samla alla transportslag i en gemensam lagstiftning är, som tidigare utvecklats, önskemålet om en författningsgrundad bas för harmonisering. Detta önskemål gör sig dock inte gällande beträffande fartygsbulcktransporterna. Att behovet av harmonisering är så stort beror som bekant på de byten av transportslag som sker under de allt vanligare kombinerade transporterna. En fartygsbulcktransport är emellertid alltid fristående och utgör sålunda inte en del av en integrerad transportkedja på det sätt som andra transporter kan göra. Följaktligen är dessa transporter inte berörda av de föreskrifter om förpackning, märkning etc som gäller för andra transportmedel.

7.2.2 Sanktionssystem

Författningförslagen innefattar dels bemyndiganden för de tre transportmyndigheterna att i olika avseenden meddela föreskrifter för transport av farligt gods, dels bemyndiganden för tillsynsmyndigheterna att i särskilda fall meddela de förelägganden eller förbud som uppenbarligen behövs för att lagstiftningen skall efterlevas.

Uppsåtliga eller oaktsamma överträdelse av lagens bestämmelser eller av föreskrifter som regeringen eller myndighet meddelat med stöd av lagen föreslås i ett blankettstraffbud kunna föranleda böter eller fängelse i högst ett år.

Tillsynsmyndigheterna föreslås få rätt att förena sina förelägganden eller förbud med vite. Har ett föreläggande eller förbud inte förenats med vite, kan den som bryter mot föreläggandet eller förbudet enligt förslaget fällas till ansvar.

Inte minst när det gäller lagstiftning till skydd för den inre och yttre miljön har det under senare år vid flera tillfällen höjts röster för skärpta sanktioner. I bl a miljöskyddsutredningens betänkande (SOU 1978:80) samt brottsförebyggande rådets promemoria (PM 1979:6) Kriminalisering av föroreningar av miljön m m har t ex framhållits att brott mot miljön i större utsträckning än f n bör kriminaliseras i brottsbalken, Brb, med hänsyn till att Brb anses ha högre moralbildande effekt än specialstraffrätten.

I andra sammanhang åter har diskuterats olika metoder att åstadkomma sanktionssystem som riktar sig särskilt mot dem som kan ha ekonomisk vinning av brotten. Exempel på sådana diskussioner finns bl a i betänkandena Ren tur, program för miljösäkra sjötransporter (SOU 1979:43) och Företagsböter (Ds Ju 1978:5) samt propositionen 1979/80:167 angående åtgärder mot vattenförorening från fartyg.

Sådana önskemål om effektiva sanktioner gör sig naturligtvis gällande även vid transport av farligt gods. Under utredningsarbetet har därför övervägts också andra sanktionssystem än de konventionella som förslaget innehåller. I första hand har därvid någon form av avgiftssystem diskuterats. Avgifter kan nämligen dels riktas mot juridiska personer, dels bestämmas till betydande belopp. Metoden med sanktionsavgifter i stället för eller vid sidan av straff förekommer också i viss nyare lagstiftning, t ex i lagen (1972:435) om överlastavgift och lagen (1976:666) om påföljder och ingripande vid olovligt byggande. Såsom konstaterats också bl a i den förutnämnda propositionen angående Åtgärder mot vattenförorening från fartyg förutsätter ett avgiftssystem dock att det finns en lämplig, helst inte för komplicerad, grund efter vilken avgiften kan beräknas. I sådana fall där avgift eljest skulle vara en lämplig sanktion mot överträdelser av lagstiftningen om transport av farligt gods, t ex mot avsändare som lämnar felaktiga uppgifter i instruktioner eller transportdokument, har det inte lyckats att konstruera en sådan beräkningsgrund.

En annan möjlighet som diskuterats, är det system som det ovan anmärkta förslaget om företagsböter innebär. Under remissbehandlingen av förslaget till företagsböter riktades emellertid mycket stark kritik mot förslagen och chefen för justitiedepartementet har i 1980 års budgetproposition uttalat att förslagen inte utan ytterligare överväganden torde kunna läggas till grund för några åtgärder.

Varken avgifter eller företagsböter är på nu anförda skäl f n några realistiska alternativ.

I justitiedepartementet undersöks emellertid f n möjligheten att, i stället för att vidareutveckla tanken på företagsböter, bygga ut brottsbalkens förverkanderegler. Undersökningen, som avses bli presenterad i en promemoria under hösten 1980, omfattar också frågor om när, var och hur system med sanktionsavgifter bör användas.

Jag vill inte utesluta att resultatet av denna undersökning blir sådant att det bör påverka förevarande lagförslag. I avvaktan på att resultatet föreligger har jag dock stannat för att som sanktioner endast föreslå böter, fängelse och vite.

Det bör framhållas, att de verkligt allvarliga missförhållandena i samband med transport av farligt gods i allmänhet är straffbara enligt brottsbalken.

7.3 Ikraftträdandet

För sjö-, luft- och järnvägstransporterna inrymmer frågan om tidpunkt för lagförslagets ikraftträdande och om övergångsbestämmelser inga problem. För dessa transportslag innebär förslagen nämligen så gott som uteslutande formella och redaktionella ändringar av gällande rätt. Varken de föreskrivande myndigheterna eller den allmänhet som berörs av lagstiftningen torde därför behöva särskild tid för omställning eller anpassning.

För vägtransporternas del är frågan emellertid mer komplicerad. Dels är lagförslaget i denna del helt beroende av en ny myndighetsorganisation, dels innebär det också materiella nyheter beträffande transport av vissa varuslag. - I avsnitt 9 framläggs förslag till åtgärder som, om de genomförs, avses få till följd att erforderliga vägtransportföreskrifter kan föreligga ungefär samtidigt som den nya myndigheter träder i funktion. Bifalls dessa förslag torde inte heller vägtransporterna innebära några större problem. Lagen skulle då kunna träda i kraft för alla transportslag samtidigt, lämpligen sedan FGE:s verksamhet kommit i gång. Frågan huruvida m h t näringslivets behov av anpassningstid särskilda övergångsbestämmelser erfordras för vägtransport av vissa varuslag (främst de brandfarliga och explosiva varorna) torde också låta sig säkert bedöma då.

Leder förslagen i avsnitt 9 emellertid inte till beslut torde lagens ikraftträdande, i vart fall för vägtransporternas del, antingen få anstå till dess FGE hunnit arbeta fram föreskrifter eller kombineras med övergångsbestämmelser av innebörd att föreskrifter för vägtransport av farligt gods som meddelats med stöd av äldre lagstiftning skall gälla tills vidare.

Nu anförda omständigheter medför att det bör överlåtas åt regeringen att bestämma tidpunkten för lagens ikraftträdande, varvid bemyndigandet bör omfatta rätt att låta detta ske etappvis, samt att meddela de övergångsbestämmelser som eventuellt kan komma att behövas.

8. FÖLJDÄNDRINGAR I GÄLLANDE FÖRFATTNINGAR

De i tidigare avsnitt framlagda förslagen om ny lagstiftning och ny myndighetsorganisation berör följande nu gällande lagar, förordningar och kungörelser.

1. lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg
2. förordningen (1965:908) om säkerheten på fartyg
3. luftfartslagen (1957:297)
4. luftfartskungörelsen (1961:558)
5. järnvägstrafikstadgan (1966:202)
6. kungörelsen (1933:85) angående förvaring och transport till lands av kisellegeringar
7. lagen (1975:69) om explosiva och brandfarliga varor
8. förordningen (1961:568) om brandfarliga varor
9. förordningen (1949:341) om explosiva varor
10. kungörelsen (1957:232) med vissa bestämmelser rörande explosiva varor för försvarets behov m m
11. kungörelsen (1962:500) om brandfarliga varor, som omhänderhavas av/krigsmakten/ m m
12. lagen (1973:329) om hälso- och miljöfarliga varor
13. kungörelsen (1973:334) om hälso- och miljöfarliga varor
14. förordningen (1975:346) om miljöfarligt avfall
15. läkemedelsförordningen (1962:701)
16. atomenergilagen (1956:306)
17. strålskyddslagen (1958:110)
18. strålskyddsförordningen (1958:652)
19. kungörelsen (1945:126) om tillfällig inskränkning i rätten att sjöledes transportera explosiva varor
20. förordningen (1877:43 s. 1) ang förbud mot postbefordran av eldfarliga eller explosiva eller frätande ämnen
21. förordningen (1974:35) om internationell vägtransport av farligt gods
22. vägtrafikkungörelsen (1972:603)

Beträffande flertalet av dessa författningar har förslag till ändring eller - i ett fall - upphävande upprättats, se författningsförslagen 3 - 14. Ändringsförslagen kommenteras i specialmotiveringen (avsnitt 11.3).

I fråga om lagen och förordningen om säkerheten på fartyg, järnvägstrafikstadgan och förordningen ang förbud mot postbefordran av eldfarliga eller explosiva eller frätande ämnen har några ändringar inte föreslagits. Motiven härför utvecklas nedan.

Lagen och förordningen om säkerheten på fartyg

Varken lagen eller förordningen innehåller några direkta transportbestämmelser eller bemyndiganden som avser sådan sjötransport som omfattas av lagen om transport av farligt gods. Sistnämnda lag skall därför inte ersätta, utan komplettera, sjösäkerhetslagstiftningen. P g härav och då 2 kap 38 § och 4 kap 9 § sjösäkerhetsförordningen innehåller påpekanden av innebörd att det gäller särskilda bestämmelser för transport av farligt gods är någon ändring i sjösäkerhetslagstiftningen inte påkallad.

Järnvägstrafikstadgan

Lagen om transport av farligt gods påverkar inte den skyldighet att fastställa normalvillkor bl a för transport av farligt gods som enligt järnvägstrafikstadgan åvilar järnväg, se härom närmare avsnitt 3.2.2. Någon ändring i stadgan behövs därför inte. Efter ikraftträdandet av lagen om transport av farligt gods torde en järnväg kunna fullgöra sin skyldighet enligt stadgan genom att i sina normalvillkor hänvisa till lagen och med stöd därav meddelade föreskrifter.

Förordningen med förbud mot postbefordran av eldfarliga eller explosiva eller frätande ämnen

Postbefordran behandlas inte särskilt i lagen om transport av farligt gods. Att direkt inlemma den traditionella typen av postbefordran i det föreslagna regelsystemet skulle nämligen medföra oöverstigliga praktiska problem. Något förslag till ändring i rubricerade författning, som delvis är grunden för postverkets egna bestämmelser i poststadgan och pakettaxan, framläggs därför inte. Tidigare har nämnts (avsnitt 3.2.6) att man inom postverket f n arbetar med att komplettera och modernisera de särskilda föreskrifterna för postbefordran av farligt gods samt att man därvid strävat efter en anknytning till RAR, eftersom RAR är det mest restriktiva transportreglementet. När resultatet av detta arbete föreligger bör övervägas - lämpligen av transportmyndigheterna i samråd med postverket - huruvida generella undantag från lagen om transport av farligt gods bör göras för postbefordran av traditionell typ. Detta föranleder att särskilda övergångsbestämmelser till lagen kan bli erforderliga i fråga om postbefordran.

F n är postbefordran formellt undantagen endast från tillämpningsområdet för förordningarna om explosiva och brandfarliga varor.

Övrigt

Utöver de ovan uppräknade 22 författningarna berörs ett antal verksinstruktioner, i första hand industriverkets och transportrådets, samt myndighetskungörelser o dyl.

9. GENOMFÖRANDET

I avsnitt 4 och 5 har principerna för en ny myndighetsorganisation angivits. Jag föreslår att en organisationskommitté tillkallas för att närmare utforma den nya organisationen i enlighet med dessa principer.

Som tidigare framhållits är tanken den att FGE, sjöfartsverket och luftfartsverket med stöd av lagen om transport av farligt gods i princip skall sätta bestämmelserna i ADR, RID, IMDG-koden och RAR i kraft för svenskt vidkommande. För järnvägs-, sjö- och flygtransporterna innebär detta inte några egentliga ändringar i förhållande till vad som redan gäller. I regelverken för dessa transportslag torde endast marginella ändringar av i huvudsak formell karaktär bli nödvändiga om och när lagen om transport av farligt gods träder i kraft.

För vägtransporterna är situationen en helt annan. Befintliga föreskrifter är i många avseenden föråldrade och inte alls anpassade efter ADR såsom förutsattes då riktlinjerna för den nuvarande ordningen fastslogs i samband med Sveriges tillträde till ADR år 1973. För ett antal varuslag saknas bestämmelser helt.

Ansvar för vägtransportföreskrifterna skall enligt förslaget åvila FGE. Om FGE inom rimlig tid skall kunna tillgodose det mycket stora uppdämda behovet av föreskrifter krävs större resurser än som angivits i avsnitt 5.4. Sedan en modernisering och komplettering av föreskrifterna väl skett, kommer resursbehovet dock att minska till den angivna nivån.

En möjlighet att komma till rätta med detta problem är att under ett övergångsskede ställa extra resurser till FGE:s förfogande. Vissa obestridliga nackdelar är dock förenade med ett sådant förfarande. Möjligheterna att rekrytera kompetent personal för kortare tid torde sålunda vara ytterst begränsad. Även om FGE:s resurser förstärktes

under inledningsskedet skulle vidare ett modernt regelverk för vägtransporterna låta vänta på sig ännu lång tid.

Som framgår av det anförda påverkar frågan om uppläggningsen av arbetet med vägtransportföreskrifterna FGE:s funktioner både i initialskedet och senare. Framför allt under övergångsperioden mellan det nuvarande systemet med produktkontrollorienterade säkerhetsföreskrifter och det av mig föreslagna transportanknutna kommer ett stort antal problem av nära nog engångskaraktär att kräva en omedelbar lösning. Sättet att åstadkomma denna påverkar utan tvekan FGE:s organisation. Jag föreslår därför att den ovan förordade organisationskommittén samtidigt ser över i vilken utsträckning nu gällande, med stöd av produktkontrollförfattningarna meddelade föreskrifter för vägtransporter kan och bör nyttjas som föreskrifter enligt lagen om transport av farligt gods samt i förekommande fall utarbetar nya föreskrifter. - Det skulle väsentligt förbättra förutsättningarna för såväl FGE:s som transportintressenternas arbete om resultatet av en sådan översyn kan föreligga när FGE startar sin verksamhet.

Enligt min mening bör förslagen i detta betänkande kunna träda i kraft den 1 januari 1982.

10. RESURSBERÄKNING

De presenterade förslagen om ett samlat myndighetsansvar, en effektivare tillsyn och samordnande bestämmelser får konsekvenser för såväl stat och kommun som för företag och enskilda. Vissa effekter, t ex förändringar i antalet tjänster vid en myndighet, låter sig tämligen enkelt beräknas, medan andra svårigen kan mätas beloppsmässigt. Detta gör att resursberäkningen är osäker.

För den statliga sektorn innebär förslaget om FGE att transportrådet tillförs tio tjänster. Kostnaderna för dessa tio tjänster bör uppvägas av motsvarande besparingar hos de myndigheter som avlastas genom utredningsförslagen. Nettobelastningen på den statliga sektorn förblir därför i stort oförändrad.

Förslagen på tillsynsområdet innebär nyheter främst i fråga om polisen, tullen och sprängämnesinspektionen. Nyheterna består i att dessa myndigheter får vidgade befogenheter snarare än nya arbetsuppgifter. Den tillsyn som polis och tull föreslås utföra avses ske stickprovsvis i samband med övrig trafikövervakning. Sprängämnesinspektionens roll blir att komplettera tillsynen som teknisk expertmyndighet. Några ökade resurser torde därför inte behöva tillföras dessa myndigheter.

För den kommunala sektorn torde förslagen innebära en viss avlastning.

När det gäller den privata sektorn slutligen, dvs alla dem som i den praktiska hanteringen kommer i kontakt med transporter av farligt gods kommer förslagen att medföra besparingar. Genom att transportföreskrifterna blir mer samlade, modernare och bättre internationellt anpassade kommer arbetet med transport av farligt gods nämligen att väsentligt förenklas. Exempel på sådana förenklingar är att åtskillnad inte längre skall behöva göras mellan ADR-transporter och inhemska vägtransporter samt att utbildningsverksamhet

på området blir mindre komplicerad. Dessutom innebär förslagen förenklingar i fråga om val av emballage och transportsätt. Genom inrättandet av FGE kommer allmänheten också kunna göra tidsvinster, eftersom det innebär att man i fortsättningen i ökad utsträckning kan vända sig till en myndighet.

Även de samhällsekonomiska effekterna bör beaktas. Huvudsyftet med förslagen är att skapa säkrare transporter av farligt gods. Konsekvenserna för samhället - förutom personskador - har visat sig kunna bli enorma, t ex förstörda vattentäcker och utrymda städer. Olyckor sker dock relativt sällan. I vilken omfattning utredningsförslagen bidrar till att höja säkerheten är svårt att mäta. En enhetlig lagstiftning, ett samordnat myndighetsansvar och en effektivare tillsyn ger dock en rad förutsättningar för säkra och rationella transporter som nu saknas.

11. SPECIALMOTIVERING TILL FÖRFATTNINGSFÖRSLAGEN

11.1 Lagen om transport av farligt gods

1 §

Första stycket. För att omfattas av lagen skall en transport dels avse gods enligt 2 §, dels utföras med något av transportmedlen enligt 3 §.

En godstransport innebär en förflyttning av godset. Förflyttningen förutsätter att ett antal andra hanteringsmoment utförs, såsom lastning, stuvning och säkring av godset. För att förflyttningen skall vara meningsfull förutsätts vidare att godset lossas. Ofta kan en påbörjad förflyttning inte slutföras i ett sammanhang. Uppehåll av varierande längd förekommer sålunda, varvid godset förvaras i avvaktan på vidare befordran. Arbetsmoment av nu nämnd karaktär har ett så starkt samband med själva förflyttningen att praktiska skäl talar för att de inte ses som självständiga moment utan som delar av en transport och även regleras i samband därmed. Lagen föreslås därför omfatta inte endast förflyttning av farligt gods utan även sådan lastning, lossning, förvaring och annan hantering, som utgör ett led i förflyttningen. - Lagen föreslås med andra ord gälla från det ögonblick en vara hämtas på avsändarens lager till det ögonblick den lossats hos mottagaren.

Andra stycket. - Ett av skälen till att kringgärda transport av farligt gods med säkerhetsföreskrifter är att tredje mans intressen måste skyddas. Berörs inte tredje man av transporten bortfaller detta skäl. I detta stycke föreslås därför att undantag görs för vissa s k interna transporter. En transport som sker endast inom ett område där tillverkning, lagring eller förbrukning av farligt gods äger rum omfattas sålunda inte av lagförslaget under

förutsättning att tredje man - dvs allmänhetens - intressen inte är hotade. Transportsträckans längd har därvid mindre betydelse än graden av avskildhet. Att en transport har nu angivna begränsade karaktär minskar i och för sig inte riskerna för dem som utför transporten eller för miljön. Föreskrifter till förebyggande av dessa risker återfinns emellertid i annan skyddslagstiftning.

För interna transporter som går även över längre och mer oskyddade sträckor kan det ibland te sig överdrivet att använda hela det säkerhetssystem som avses gälla för transport av farligt gods i allmänhet. För sådana fall finns möjlighet till dispens enligt 6 §. I en del fall, varvid främst transporter inom jordbruket åsyftas, kan antas att de kvantiteter farligt gods som berörs av den enskilda transporten ofta är så små, att den ansvariga transportmyndigheten får förutsättas föreskriva att de inte utgör farligt gods i lagens bemärkelse.

Begränsningen i andra stycket torde ha betydelse i första hand för landtransporterna. Närmare föreskrifter för verkställigheten därav får därför överlämnas åt FGE att meddela.

2 §

Ett viktigt mål för arbetet med att åstadkomma en nationell lagstiftning om transport av farligt gods är att uppnå största möjliga harmonisering med de internationella reglerna. I detta hänseende är bestämningen av begreppet farligt gods central. Någon skillnad mellan den nationella och internationella uppfattningen om vad som i transportsammanhang utgör farligt gods föreligger knappast. Inte heller i förhållande till de internationella regelverken bör därför några skillnader finnas. - Lagen föreslås därför gälla endast transport av gods som omfattas av de internationella överenskommelser om transport av farligt gods som Sverige biträtt eller eljest accepterat.

De internationella reglerna för samtliga transportslag

bygger numera på FN-rekommendationernas klassindelning. Uppräkningen av varuslag i 2 § anknyter därför till klassrubrikerna i FN-rekommendationerna. Den har också anpassats till vissa särdrag i ADR och RID respektive RAR. Sålunda har vämjeliga varor vilka rubriceras särskilt i ADR och RID, men inte i FN-rekommendationerna, IMDG-koden eller RAR, medtagits i uppräknigen. - Endast RAR upptar magnetiskt material som farligt gods. Magnetiskt material skiljer sig från övriga varuslag genom att det inte i sig är skadebringande utan kan utlösa skadliga effekter på transportmedlets navigeringsutrustning. För att uppnå överensstämmelse med de internationella luftfartsbestämmelserna föreslås lagen omfatta även magnetiskt material.

Uppräkningen är uttömmande. Varuslag, som representerar andra risker än dem som de förtecknade gör, omfattas således inte av lagförslaget.

De uppräknade varuslagen är inte lika farliga i alla sammanhang. Riskerna de representerar varierar t ex med mängden, med typen av transportmedel eller med arten av gods med vilket de sammanlastas. I en viss mängd och transporterat med ett visst transportmedel kan således gods innehållande något av varuslagen vara helt ofarligt. Ytterligare ett rekvisit måste därför vara uppfyllt för att godset skall anses farligt i lagens mening, nämligen att det på grund av sina egenskaper kan medföra skador vid transport eller - med syftning på det magnetiska materialet - påverka transportmedlets säkra framförande.

Lagen föreslås alltså gälla endast sådant gods som omfattas av de internationella överenskommelserna om transport av farligt gods. En nackdel är förenad med en så strikt internationell anpassning. Det kan nämligen inte uteslutas att transport av andra varuslag än de som ryms inom dessa överenskommelser kan behöva regleras som ett led i den nationella produktkontrollen. Ett exempel härpå är varor, som innehåller polyklorerade bifenyler, PCB, och som på grund därav har hälso- eller miljöfarliga egen-

skaper. De farliga egenskaperna hos PCB hinner normalt inte göra sig gällande under en transport eftersom exponeringstiden är för kort. Varor som anses farliga endast p g a att de innehåller PCB omfattas därför inte av överenskommelserna eller lagförslaget. Däremot omfattas hantering, inklusive transport, av PCB-varor av lagen om hälso- och miljöfarliga varor. Den nackdel det innebär att transportföreskrifter kan komma att finnas också inom ramen för annan nationell lagstiftning får dock anses vara uppvägd av fördelarna med en internationell anpassning.

Det förtjänar att särskilt påpekas att miljöfarligt avfall enligt förordningen (1975:346) om miljöfarligt avfall praktiskt taget alltid också är farligt gods enligt såväl nu gällande som den här föreslagna lagstiftningen om transport av farligt gods. Detta innebär att för transport av miljöfarligt avfall, som också är farligt gods, gäller dels denna lag, dels förordningen om miljöfarligt avfall. Sistnämnda förordning innehåller bestämmelser om bl a krav på särskilt tillstånd för den som yrkesmässigt transporterar miljöfarligt avfall på väg.

2 § anger ramen för vad som är farligt gods. Närmare bestämmelser om vad som i skilda transportsituationer skall förstås med de uppräknade varuslagen föreslås bli överlämnat till de tre transportmyndigheterna att meddela. Bemyndigande härtill lämnas i förordningen med stöd av 5 § lagförslaget.

3 §

Punkten 1. Lagen föreslås gälla ett vidare transportmedelsbegrepp än ADR gör.

ADR gäller för fordon, som för framdrivande på väg är försett med motor och icke löper på skenor eller har förbindelse med elektrisk ledning och som normalt används för befordran av personer eller gods, för motorfordon, som åtföljs av en påhängsvagn samt för släpfordon, dvs varje fordon som är byggt för koppling till motorfordon

(Artikel 1 a) av ADR jämförd med artikel 4 av konventionen den 19 september 1949 om vägtrafik).

Den föreslagna lagens giltighet inskränker sig emellertid inte till motordrivna fordon eller till fordon avsedda för vägtrafik utan omfattar alla slags fordon som används för transport på väg eller i terrängen. Beteckningen fordon används i samma betydelse som i vägtrafikkungörelsen (1972:603), nämligen anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad för färd på marken och ej löper på skenor.

Sin största betydelse har naturligtvis lagförslaget för den fordonskategori som omfattas också av ADR, dvs i huvudsak bilar och sådana släpfordon som kan kopplas till dem.

Övriga fordonsslag torde förhållandevis sällan komma i fråga för transport av farligt gods. I den mån de gör det, torde vidare de transporterade kvantiteterna ofta vara så små att FGE får förutsättas föreskriva att det inte är fråga om farligt gods i lagens mening.

Det lämpliga i att mot denna bakgrund över huvudtaget låta lagförslaget omfatta sistnämnda fordonsslag kan naturligtvis diskuteras. Transport av farligt gods med t ex hästskjuts, paketcykel eller terrängfordon innebär emellertid samma risker som transport med t ex lastbil. Även om specialföreskrifter för dessa ovanligare transportmedel inte anses påkallade bör i vart fall de allmänna aktsamhetskraven gälla även för dem.

Punkt 4. Beträffande sjötransporterna föreslås lagen gälla endast transport av förpackat gods och alltså inte för bulktransporter. Skälen till denna begränsning har redovisats i den allmänna motiveringen. Lagens tillämpningsområde avses med andra ord komma att helt överensstämma med IMDG-kodens.

Begreppet bulk har delvis olika innebörd vid land- och sjötransporter. En bulklast i t ex en bil på väg blir i det ögonblick bilen körts ombord på ett fartyg förpackad last. Själva bilen utgör nämligen i förhållande till fartyget en förpackning. Gods i containrar, flyttbara tankar eller väg- eller järnvägsfordon är alltså i sjöfartssammanhang gods i förpackad form. Formuleringen i punkt 4 kan med hänsyn härtill tyckas vara en onödig uppräkning av synonymer. Uppräknningen har emellertid valts för att missförstånd angående begreppet förpackad form skall undvikas.

Lagförslaget, liksom IMDG-koden, gäller fartyg vari transporteras gods i förpackad form, även om i fartyget samtidigt transporteras oförpackat gods.

4 §

Första stycket har till syfte att ge lagen samma geografiska tillämpningsområde som lagen om säkerheten på fartyg resp luftfartslagen. Med "svenskt fartyg" och "svenskt luftfartyg" skall därför förstås detsamma som i sjösäkerhetslagen resp luftfartslagen.

I den utsträckning försvarsmakten transporterar eller låter transportera farligt gods med civila transportmedel eller eljest i sammanhang som inte skiljer sig från det civila samhället saknas anledning att generellt betrakta försvarsmaktens transporter annorlunda än transporter i allmänhet. Transporter med örlogsfartyg eller militära luftfartyg sker emellertid under så speciella betingelser att säkerhetsföreskrifterna för dem inte självklart skall vara desamma, om än inte mindre omfattande, som för övriga transporter. Huvudsakligen i enlighet med vad som gäller beträffande sjösäkerhetslagen och luftfartslagen föreslås därför frågan om denna lags tillämpning på transporter med örlogsfartyg eller militära luftfartyg vara beroende av förordnande från regeringen.

6 §

Första stycket. Lagförslaget reglerar transport av farligt gods. Detta ämnesområde är till art och omfattning sådant att däri ryms otaliga kombinationer av gods, transportmedel och andra transportförutsättningar. Med denna komplexitet är det ofrånkomligt att situationer kan uppstå, där det måste anses befogat att medge undantag från lagens tillämpning. Regeringen eller myndighet som regeringen utser föreslås därför få möjlighet att förordna om undantag från lagens tillämpning på enstaka transport eller på visst slag av transporter. En förutsättning för att denna möjlighet skall få utnyttjas bör dock naturligtvis alltid vara att rimliga krav på säkerhet ändå är tillgodosedda.

Andra stycket. Med undantag för transporter med örlogsfartyg och militära luftfartyg föreslås lagen bli generellt tillämpligt på alla transporter av farligt gods, alltså även på försvarsmaktens transporter. Möjlighet bör dock finnas för regeringen eller myndighet som regeringen utser att förordna om undantag från lagens tillämpning på försvarsmakten. På samma sätt som beträffande den allmänna dispensmöjligheten enligt första stycket, bör förutsättningen för sådant undantag vara att rimliga krav på säkerhet ändå är tillgodosedda. Detta torde i allmänhet vara fallet för sådana transporter som sker under ledning av militärbefäl eller annan av försvarsmyndighet förordnad person, dvs sådana transporter som f n är undantagna från explosivvaruförordningens tillämpning.

7 och 8 §§

I dessa paragrafer anges under vilka förutsättningar transport av farligt gods får ske.

7 §, andra stycket innefattar en erinran om det i och för sig självklara förhållandet att bestämmelser i internationella överenskommelser om transport av farligt gods, som Sverige biträtt, skall gälla för transporter som omfattas av överenskommelserna.

9 §

Som tidigare anförts har det mest ändamålsenliga tillvägagångssättet vid regleringen av transport av farligt gods befunnits vara, att föreskrifter för sådana transporter meddelas av regeringen eller myndighet som regeringen utser inom ramar som riksdagen bestämt. Genom förevarande paragraf delegeras i enlighet härmed till regeringen eller myndighet som regeringen utser, rätten och skyldigheten att meddela de föreskrifter för transport av farligt gods som behövs för att transportsäkerhetskraven enligt 7 § skall anses uppfyllda.

10 §

Vissa transporter representerar så stora risker att inte ens de mest rigorösa föreskrifter kan neutralisera risken till en godtagbar nivå. Sådana transporter bör kunna helt förbjudas. Andra transporter åter är inte så riskfyllda som nyss sagts, men innebär ändå sådana risker utöver det vanliga att de, även om eljest föreskrivna villkor uppfyllts, inte bör få förekomma utan att särskilt tillstånd därtill givits eller lämplig myndighet underrättats om att transporten skall äga rum.

I denna paragraf föreslås därför att regeringen eller myndighet, som regeringen utser, får rätten att föreskriva krav på tillstånd för eller förhandsanmälan om eller att förbjuda visst slag av transporter. Krav på tillstånd eller förhandsanmälan och i än högre grad förbud innebär stora ingrepp i de berördas handlingsfrihet. Med hänsyn härtill föreslås att föreskrifter härom skall kunna komma i fråga endast när det är av särskild betydelse från säkerhetssynpunkt.

Utgångspunkten för föreskrifter enligt paragrafen bör vara arten av det gods som är ifråga. Samtliga transportföreskriftningsregler bör dock kunna medtas i bedömningen, således även t ex avsett transportmedel och avsedd färdsträckas längd. Detta innebär att tillståndskrav eller förbud kan avse inte bara visst gods - generellt eller i vissa kvantiteter - utan även transport av godset med visst transportmedel.

Föreskrifter om tillståndsplikt avses komma i fråga för transporter, för vilka särskild försiktighet bör iakttas, t ex transporter av radioaktiva eller explosiva varor. Lämpligen bör tillstånd därför kunna förenas med föreskrifter om speciella försiktighetsmått såsom nyttjande av viss färdväg m m.

Förhandsanmälan bör komma i fråga för sådana transporter där tillståndskrav är för ingripande men där det från transportsäkerhetssynpunkt ändå föreligger ett befogat intresse för allmänna organ, t ex polismyndighet eller brandförsvaret, att känna till transportererna.

I detta sammanhang bör påpekas, att länsstyrelse enligt 147 och 148 §§ vägtrafikkungörelsen (1972:603) kan meddela lokal trafikföreskrift om förbud mot trafik med fordon med last av farligt gods. Sådant förbud kan avse viss väg, viss vägsträcka eller samtliga vägar inom visst område.

12 och 13 §§

I dessa paragrafer ges tillsynsmyndigheterna de befogenheter som behövs för att kontrollen över efterlevnaden av bestämmelser om transport av farligt gods skall bli möjlig.

Motsvarighet till paragraferna finns i annan lagstiftning av liknande karaktär, t ex i arbetsmiljölagen (1977:1160) och lagen (1973:329) om hälso- och miljöfarliga varor.

Särskilt om 13 §. De befogenheter som genom denna paragraf tillerkänns tillsynsmyndigheterna skall skiljas från de befogenheter att meddela föreskrifter till allmän efterrättelse som regeringen eller myndighet som regeringen utser avses få genom t ex 9 §. Med stöd av 13 § avses tillsynsmyndigheterna få en möjlighet att ingripa i det enskilda fallet för att framtvinga efterlevnad av lagens bestämmelser. Utöver föreläggande om rättelse av uppdagade brister bör förbud mot färd till mottagaren kunna meddelas. Det bör sålunda vara möjligt att dirigera en olämplig last till exempelvis en kommunal soptipp där lasten deponeras i av-

vaktan på att avsändare eller mottagare förklarar sig vil-
lig att vidta lämpliga åtgärder. Sannolikheten att kommu-
nen skulle bli belastad av inte avhämtat farligt gods är
mycket liten m h t varuhavarnas intresse att få sitt gods
och transportörernas intresse att få loss sina fordon.
Skulle det trots allt visa sig nödvändigt att slutligt de-
ponera godset bör det allmänna bära kostnaden för detta.

För att ett föreläggande eller förbud skall kunna komma
ifråga bör det vara helt klart dels att en överträdelse av
gällande bestämmelser verkligen ägt rum, dels att rättelse
inte kan åstadkommas på frivillig väg.

Befogenheten enligt tredje stycket måste ses som en abso-
lut sista utväg för tillsynsmyndighet att få en förelagd
åtgärd utförd.

14 §

Vid en inspektion kan en tillsynsmyndighet upptäcka en
brist som myndigheten bedömer kunna medföra risk för skador.
Genom otillåten sammanlastning t ex kan en kemisk reaktion
ha påbörjats eller skett. Genom denna paragraf får till-
synsmyndigheterna befogenhet att i sådana fall, i syfte
att avvärja faran, omhänderta och oskadliggöra godset.

15 §

Avgiftsbeläggning bör kunna komma i fråga t ex i ärenden
om klassificering av farligt gods. I denna paragraf bemyn-
digas därför regeringen att föreskriva att särskilda av-
gifter skall utgå i ärenden enligt lagen.

Den nu föreslagna lagstiftningen avses inte föranleda
någon ändring i förordningen (1975:421) om vissa avgifter
till statens kärnkraftinspektion. Enligt denna förordning
är den som söker bl a transporttillstånd eller kolliproto-
typgodkännande skyldig att erlagga avgift till inspek-
tionen.

17 §

Tystnadsplikt bör gälla för de enskilda som i vissa fall kan komma att delta i de transportansvariga myndigheternas verksamhet. Ett exempel på sådant fall är den utomstående expertis som dessa myndigheter i bland torde behöva anlita vid prövning av vissa ärenden om klassificering. Första stycket innehåller därför en bestämmelse om tystnadsplikt.

I andra stycket hänvisas till sekretesslagen (1980:100), som träder i kraft den 1 januari 1981. Sekretess för offentliga funktionärer kan såvitt nu är i fråga föreskrivas med stöd av 8 kap 6 § sekretesslagen.

11.2 Förordningen om transport av farligt gods

2 §

För att undvika att författningstexten tyngs med ofta förekommande uppräkningsnamn på de myndigheter regeringen föreslås utse till skilda uppdrag, nämligen sjöfartsverket, luftfartsverket och transportrådet, införas genom denna paragraf begreppet transportmyndighet.

I andra stycket regleras frågan om vilken myndighet som skall vara ansvarig för sådana säkerhetsproblem vilka inte är direkt beroende av de särskilda förutsättningarna för ett visst transportslag. Vissa säkerhetsåtgärder är nödvändiga vid alla typer av transporter och kan trots detta vara lämnade utanför den internationella regleringen. Andra säkerhetsåtgärder avser förhållanden i gränslandet mellan transport och lagring. Ytterligare frågor utan transportslagstillhörighet är de speciella överväganden som ligger bakom det legala begreppet miljöfarligt avfall vilket otvivelaktigt också är farligt gods i traditionell mening. Även i samband med krav på provning av enhetslastanordningar och behållare kan generella krav behöva ställas med hänsyn till att dessa ofta fyller fler funktioner än enbart transportredskapets. Likaså kan föreskrifter för den allmänna ordningen och säkerheten behöva utfärdas utan att de

går att hänföra till riskerna inom ett visst transportslag.

3 §

Som tidigare anförts anger 2 § lagförslaget ramarna för vad som skall förstås med farligt gods. Genom förevarande paragraf får transportmyndigheterna uppdraget att för resp transportslag fylla ut dessa ramar med detaljföreskrifter. Transportmyndigheterna förutsätts därvid i allt väsentligt följa vad som gäller internationellt.

4 och 5 §§

Kraven på säkerhetsåtgärder vid transport av farligt gods måste med nödvändighet varieras med egenskaperna hos skilda godstyper. Som framgår av redogörelser i det föregående har därför, både internationellt och nationellt, en systematisering av säkerhetssystemen för transport av farligt gods skett genom att det farliga godset indelats i olika klasser, till vilka sedan säkerhetsföreskrifter knutits. Då en vara hänförs till viss klass, och i förekommande fall undergrupp till klassen, dvs klassificerats, utlöses sålunda det regelkomplex som skall tillämpas vid transport av varan. Klassificering av det farliga godset är ett centralt moment i säkerhetssystemen.

Av de föreslagna paragraferna framgår sålunda att farligt gods indelas i nio olika klasser samt att farligt gods vid transport alltid skall vara klassificerat.

Särskilt om 4 §. I paragrafen anges vilka varuslag de nio olika transportklasserna omfattar. För att överensstämmelse med de internationella regelverken skall kunna uppnås i föreskrifterna för resp transportslag har detta tillvägagångssätt valts framför en uppräknning av de exakta klassrubrikerna. Rubrikerna varierar nämligen något mellan de skilda regelverken.

Endast FN-rekommendationerna, IMDG-koden och RAR (samt det kommande ICAO-annexet) upptar klass 9, i FN-rekommendatio-

nerna rubricerad Miscellaneous Dangerous Substances - annat farligt gods.

Med undantag för magnetiskt material omfattar klasserna 1-8 alla nu kända slag av gods som är farligt från transportsynpunkt. Klass 9 enligt IMDG-koden och RAR tjänstgör därför huvudsakligen, förutom som permanent hemvist för magnetiskt material vid flygtransporter, som en genomgångsklass. - Samma innebörd avses klass 9 ha här.

Klass 9 finns alltså inte i ADR, RID eller några nuvarande nationella landtransportföreskrifter. För landtransporterna torde därför klass 9 komma att bli en "tom klass". Det har emellertid inte ansetts nödvändigt att utesluta landtransportmyndigheten från möjligheten att hänföra gods till klass 9.

Det skall i detta sammanhang understrykas, att de gränser för begreppet farligt gods som 2 § lagförslaget anger inte får överskridas. Skulle helt nya typer av farligt gods upptäckas kan m a o klass 9 inte användas för att inlemma dem i lagens tillämpningsområde utan att en lagändring först skett.

Särskilt om 5 § . Först sedan klassificering skett, kan den ansvarige för transporten få korrekt information om vad som skall iakttas under transporten. Följdenligt föreskriver 5 § att klassificering av godset är ett villkor för transport. Vid klassificeringen skall godset hänföras till den klass - och eventuell undergrupp till klassen - som omfattar godsets huvudsakliga transportrisk. En vätska som t ex är både brandfarlig och giftig, men vars brandfarliga egenskaper innebär den största transportrisken, skall alltså hänföras till klass 3.

6-8 §§

Ingen skall behöva känna sig frestad att kringgå lagen eller med stöd därav meddelade föreskrifter p g a svårigheter med att avgöra om och i så fall var visst gods hör hemma i förevarande lagstiftning.

Som framgår av 5 § skall farligt gods vara klassificerat vid transport. Råder det tveksamhet om huruvida en vara utgör farligt gods eller ej eller om till vilken klass den rättoligen bör hänföras, får transport därför inte ske förrän tveksamheten undanröjts. I många fall saknar enskilda, det må vara företag eller privatpersoner, resurser att göra de bedömningar som erfordras i dessa hänseenden. I 6 § föreslås därför att behörig transportmyndighet skall vara skyldig att på ansökan meddela beslut huruvida viss vara utgör farligt gods och, om så är fallet, i beslutet ange till vilken klass varan skall hänföras.

För att beslut skall kunna lämnas inom rimlig tid, bör sökanden tillhandahålla underlaget för myndighetens prövning. Skyldighet härtill föreskrivs därför i 6 §, andra stycket. I normalfallet torde beslut kunna fattas på grundval endast av det material sökanden tillhandahållit. Erfordras emellertid därutöver att särskilda undersökningar genomförs, t ex på laboratorium, bör sökanden betala kostnaderna för undersökningen. Med hänsyn till att situationer kan tänkas uppstå, i vilka det vore stötande att låta sökanden bära hela kostnaden för undersökningen, föreslås transportmyndigheterna få befogenhet att bestämma ett lägre belopp om omständigheterna föranleder det. Som exempel på en omständighet som bör kunna föranleda avgiftsreduktion kan nämnas att fråga är om undersökning vars resultat är av stort allmänt intresse.

Det ligger i sakens natur att beslut enligt 6 § skall meddelas så snabbt som myndigheten kan utan att säkerheten åsidosätts. Mer eller mindre lång tidsutdräkt torde dock vara ofrånkomlig i vissa fall, inte minst p g a ärendenas svårighetsgrad. På grund härav och då sökanden i vissa fall kan ha stort intresse av att ändå kunna transportera sin vara, föreslås i 8 § sökanden i vissa fall ha rätt till interimistiskt beslut i ärendet. Denna rätt föreslås emellertid inte, till skillnad från rätten enligt 6 §, vara ovillkorlig. En förutsättning för interimistiskt beslut

måste nämligen alltid vara att myndigheten med någorlunda tillförlitlighet kan bedöma varans transportrisker.

Beslut enligt 6 § kan antas vara av allmänt intresse. I 7 § föreslås därför att transportmyndigheterna skall vara skyldiga att fortlöpande publicera besluten. Besluten kan naturligtvis också föranleda ändringar eller tillägg i de föreskrifter transportmyndigheterna skall meddela enligt 3 § förordningen. Skyldigheten enligt förevarande paragraf skall ses som ett komplement till skyldigheten enligt 3 §, inte som en dubblering av denna.

9 §

En förutsättning för att godtagbar säkerhet skall kunna vidmakthållas under en transport är att de anordningar, som kommer till användning vid transporten, erbjuder tillfredsställande trygghet. Det ankommer därför på resp transportmyndighet att ställa erforderliga krav på material, konstruktion, utförande och utrustning i vad avser transportmedel, enhetslastanordningar, behållare och emballage som används vid transport av farligt gods. Uppräkningen av vilka anordningar som transportmyndigheterna skall bedöma från säkerhetssynpunkt, är vald med hänsyn till behovet av att kunna ange inom vilket område myndigheterna kan och bör standardisera säkerhetskraven. Med transportmedel förstås här detsamma som i 3 § lagen. Med enhetslastanordning förstås en varaktig anordning för godstransport som är särskilt konstruerad för att underlätta transport med flera transportmedel utan att godset behöver lastas om. Enhetslastanordningar förekommer i flera olika utföranden. En del av dem är redan underkastade någon form av krav på provning, så t ex vissa torrlast- och vätskecontainrar. Andra åter är föremål för en långt gående standardisering utan att krav på provning ställs, t ex lastpallarna. Även lösflak och liknande hör till gruppen enhetslastanordningar. Behållare och emballage kan förefalla vara synonyma begrepp. Här avses dock med behållare anordningar av typen avmonterbara tankar, kärl för vätskor och gaser under tryck eller vid låg temperatur. Skillnaden mellan behållare och emballage är således oklar, men i det

enskilda fallet torde någon svårighet inte föreligga för myndigheten att korrekt identifiera det objekt som eventuella krav riktar sig mot.

För att möjliggöra för transportmyndigheterna att säkra efterlevnaden av de krav som kan komma att ställas, bör de ges rätt att föreskriva att nyssnämnda anordningar får användas för transport endast om de är provade och godkända, dvs att anordningarna skall genomgå officiell provning. Denna rätt hindrar naturligtvis inte myndigheterna från att stanna vid att kräva provning vid sådan auktoriserad provplats som avses i 7 § lagen (1974:896) om officiell provning eller att nöja sig med att förutsätta egenkontroll, dvs kontroll som den provande låter utföra i egen verksamhet och på eget ansvar.

10 §

Krav på märkning av gods förekommer i nu gällande, såväl nationella som internationella, föreskrifter för samtliga transportslag. I vissa fall krävs även märkning av själva transportmedlet. Märkningen syftar till att göra dem som kommer i beröring med godset uppmärksamma på att fråga är om gods med farliga egenskaper och även om arten av den fara godset representerar. Den skall också ge information om hur godset skall hanteras bl a i förhållande till annat gods och till transportmedlet.

I det internationella samarbetet rörande transport av farligt gods har man kommit mycket långt med att åstadkomma enhetliga symboler för märkning. Samma symboler används därför över praktiskt taget hela världen, i vart fall för gränsöverskridande trafik. Mellan transportslagen skiljer sig märkningen åt huvudsakligen genom vissa tillägg av text eller siffror till symbolerna.

Av det anförda framgår att det redan finns väl fungerande och allmänt accepterade system för märkning av farligt gods vid transporter. Med hänsyn till det stora antalet variationer och kombinationer av gods och transportmedel m m

som måste beaktas i sammanhanget bör föreskrifter om hur och i vilken utsträckning märkning skall ske meddelas för varje transportslag för sig. Bemyndigande för transportmyndigheterna att meddela sådana föreskrifter lämnas därför i denna paragraf.

11 och 12 §§

Frågan "vad är farligt gods"? har i avsnitt 2.1 besvarats med bl a att det skall vara fråga om gods som har skadebringande egenskaper, vilka det krävs särskilda insikter för att kunna förutse. Säkra transporter av farligt gods förutsätter därför att den som har kunskaper om godsets särskilda egenskaper förmedlar kunskaperna till den som tar emot godset för transport. - I 9 § lagförslaget har i enlighet härmed uppdragits åt regeringen eller myndighet som regeringen utser att meddela föreskrifter om uppgiftsplikt vid transport av farligt gods. Uppdraget fullgörs delvis här genom föreskrifter om att det för alla transporter skall finnas dels en skriftlig godsdeklaration, dels en skriftlig instruktion.

Närmare föreskrifter rörande vem som skall tillhandahålla uppgifterna till deklarationen och instruktionen samt rörande deklarationernas och instruktionernas form, innehåll, antal, språk, förvaring under transporten m m bör meddelas av transportmyndigheterna. Detta m h t att skilda förutsättningar gäller för de olika transportslagen och till den detaljriktighet som krävs. I förordningen har därför endast de grundläggande och för alla transportslag gemensamma kraven på en godsdeklaration och en instruktion kommit till uttryck.

Särskilt om 11 §. Av största vikt är, att den som tar emot farligt gods för transport känner till vad det är som skall transporteras. Deklarationen skall därför innehålla uppgifter om dels godsets korrekta tekniska benämning, dels om den klass godset tillhör enligt föreskrifterna för det transportslag som är i fråga. Slutligen skall deklarationen innehålla ett intyg av avsändaren, att såvitt på honom ankommer, givna föreskrifter iakttagits.

Något generellt formkrav för deklARATIONEN har inte uppställt i paragrafen med hänsyn bl a till att det vid landtransporter förekommande bruket att låta fraktsedel och deklARATION utgöra en enda handling bör få fortleva. Det bör därför överlåtas åt transportmyndigheterna att uppställa eventuella formkrav.

Särskilt om 12 §. Medan uppgifterna enligt 11 § huvudsakligen är riktade till den som har ansvaret för transportens utförande, kan uppgifterna enligt 12 § sägas vara riktade även till tredje man. Syftet med instruktionerna är nämligen att ge räddningsmanskap och andra sådana upplysningar om godset att de på ett verksamt sätt kan motverka och förhindra skador om något oförutsett inträffar.

Som ovan anförts bör närmare föreskrifter rörande bl a hur instruktionerna skall handhas under transporten lämpligen meddelas av de behöriga transportmyndigheterna. Här bör endast framhållas, att det är av stor vikt att instruktionerna förvaras så att de är tillgängliga för dem som kan behöva ta del av dem samt - inte minst - så att rätt instruktion kan hänföras till rätt gods.

14 och 15 §§

Dessa paragrafer innehåller föreskrifter om några för alla transport- och varuslag gemensamma krav på försiktighetsmått i samband med transporter.

15 § syftar till att förebygga förekomsten av irrelevant märkning. Annan märkning än sådan som avser last i transportmedlet får alltså inte förekomma. Inte heller får ett transportmedel, som över huvudtaget inte innehåller farligt gods, vara märkt. Onödig märkning kan ju bl a föranleda opåkallade räddningspådrag vid t ex en dikeskörning. Det bör särskilt påpekas att märkning inte får avlägsnas förrän transportmedlet lossats och rengjorts från alla rester av det farliga godset.

16 - 19 §§

Paragraferna innehåller ett antal bemyndiganden för transportmyndigheterna och - beträffande transport av radioaktivt material - för strålskyddsinstitutet och kärnkraftinspektionen samt en erinran om att en transportmyndighet skall samråda med andra berörda myndigheter innan den meddelar föreskrifter.

Frågor om samråd i transportfrågor samt om strålskyddsinstitutets och kärnkraftinspektionens uppgifter har närmare behandlats i avsnitt 5. Tillsynsorganisationen har utvecklats i avsnitt 6.

20 - 22 §§

Talan bör kunna föras mot myndigheternas beslut enligt den föreslagna lagstiftningen.

Mot beslut av polismyndighet, tullmyndighet eller sprängämnesinspektionen föreslås därför att talan på vanligt sätt får föras hos resp chefsmyndighet. Mot beslut av de centrala förvaltningsmyndigheterna får talan enligt förslaget föras hos kammarrätten, om beslutet är meddelat i särskilt fall, dvs inte gäller till allmän efterrättelse, och i övrigt hos regeringen.

11.3 Följdändringar

Lagen (1975:69) om explosiva och brandfarliga varor

Det förslag till ändring i lagen om explosiva och brandfarliga varor som betänkandet innehåller kompletteras med utkast till ändringar i förordningen (1949:341) om explosiva varor, förordningen (1961:568) om brandfarliga varor. kungörelsen (1957:232) med vissa bestämmelser rörande explosiva varor för försvarets behov m m samt kungörelsen (1962:500) om brandfarliga varor, som omhänderhavas av /krigsmakten/, m m, se bilagorna 2 - 5.

De centrala författningarna rörande explosiva och brandfarliga varor är de båda förordningarna. De har meddelats av regeringen. Förordningarna innehåller, till skillnad från praktiskt taget alla andra lagar, förordningar och kungörelser som berör transport av farligt gods, materiella transportföreskrifter. T ex innehåller förordningen om explosiva varor en transportklassindelning av explosiva varor som skiljer sig helt från klassindelningen i ADR, RID, IMDG och RAR. Förordningen om brandfarliga varor innehåller ett flertal materiella bestämmelser om transport medelst rörledning.

De båda "militära" kungörelserna är utflöden av förordningarna och bygger på dessa. Följaktligen bygger också de föreskrifter i olika avseenden rörande hantering av explosiva och brandfarliga varor, som försvarsmyndigheterna meddelat, på förordningarna (bl a Instruktion för förvaring och transport av försvarets explosiva varor, IFTEX, och Försvarsmaktens gemensamma bestämmelser för åtgärder mot brand- och explosionsfara, BVFK).

Lagen tillkom år 1975 för att ge regeringen de bemyndiganden som p g a 1974 års regeringsform dåmera erfordrades för att regleringen av explosiva och brandfarliga varor alltjämt skulle kunna ske genom regeringsförordningar.

Försvaret transporterar omfattande kvantiteter explosiva och brandfarliga varor och kommer i framtiden liksom i dag att ha behov av att kunna meddela särskilda föreskrifter för dessa transporter. Transporterna sker i bland med örlogsfartyg eller militära luftfartyg och kommer då inte att omfattas av lagen om transport av farligt gods, 4 §. I andra fall kan transporterna förutsättas bli undantagna genom beslut enligt 6 § denna lag.

Till skillnad från t ex lagen om hälso- och miljöfarliga varor och läkemedelsförordningen omfattar lagen om explosiva och brandfarliga varor inte andra varor än sådana som

är farligt gods. Däremot omfattar sistnämnda lag andra transportmedel än vad lagen om transport av farligt gods gör, nämligen rörledningarna. På grund härav och med hänsyn till försvarsmaktens speciella behov måste det finnas utrymme för att meddela transportföreskrifter med stöd av lagen om explosiva och brandfarliga varor även efter ikraftträdandet av lagen om transport av farligt gods. Den föreslagna ändringen möjliggör detta, genom att endast de transporter för vilka lagen om transport av farligt gods gäller har undantagits.

Utkasten till följdändringar i förordningarna och de "militära" kungörelserna har upprättats för att den författningens effekt av införandet av lagen om transport av farligt gods skall kunna överblickas. Någon mer grundlig genomgång av författningarna ligger emellertid inte bakom utkastet. Regleringen av explosiva och brandfarliga varor är nämligen över huvud taget otidsenlig och bör moderniseras. I samband med en total översyn av författningarna på området som enligt min uppfattning bör komma till stånd inom kort torde en bättre anpassning mellan lagen om transport av farligt gods och regleringen av explosiva och brandfarliga varor komma att ske.

Utkasten torde inte kräva någon annan kommentar, än att den omständigheten att 3 § 2 mom förordningen om explosiva varor föreslås upphävd inte hindrar försvarsmyndigheterna att i föreskrifter enligt den "militära" explosivvarukungörelsen bibehålla den transportklassindelning detta moment nu innehåller.

Kungörelsen (1945:126) om tillfällig inskränkning i rätten att sjöledes transportera explosiva varor

Kungörelsen saknar självständig betydelse vid sidan om sjösäkerhetslagen och lagen om transport av farligt gods samt de föreskrifter som meddelats resp kommer att meddelas med stöd av nämnda lagar. Den bör därför upphöra att gälla.

Lagen (1973:329) om hälso- och miljöfarliga varor
Kungörelsen (1973:334) om hälso- och miljöfarliga varor
Förordningen (1975:346) om miljöfarligt avfall

I betänkandet Ny produktkontrollorganisation (Ds Jo 1980:4) har kommittén för översyn av produktkontrollens organisation föreslagit att transporter av sådana hälso- och miljöfarliga varor, som är farligt gods enligt lagen om transport av farligt gods, undantas från tillämpningsområdet för lagen om hälso- och miljöfarliga varor. Undantaget har gjorts i 2 § i ett förslag till produktkontrollförordning. Som en konsekvens av detta har kommittén föreslagit att de paragrafer i kungörelsen om hälso- och miljöfarliga varor, som innehåller bemyndiganden för sjöfartsverket, luftfartsverket och SJ att meddela transportföreskrifter, skall upphöra att gälla.

De skillnader i förhållande till ovanstående som ändringsförslagen i förevarande betänkande innehåller, har två orsaker. För det första bör undantaget från lagen om hälso- och miljöfarliga varor, enligt min uppfattning, beslutas av riksdagen och sålunda få lagform. För det andra måste undantaget utformas så, att det författningsmässiga stödet för regeringen att meddela särskilda föreskrifter för transport av miljöfarligt avfall kvarstår, även om avfallet - vilket oftast är fallet - är farligt gods. Förordningen om miljöfarligt avfall, som är ett utflöde av lagen om hälso- och miljöfarliga varor, innehåller bl a bestämmelser om tillståndskrav i vissa fall för vägtransport av miljöfarligt avfall, 9 - 13 §§. Dessa bestämmelser, som är en del av det totala systemet för kontroll över av-

fallet, avses gälla vid sidan om lagen om transport av farligt gods. Som en huvudregel föreslås därför att lagen om hälso- och miljöfarliga varor inte skall gälla för transport av farligt gods, men att regeringen m h t det miljöfarliga avfallet undantagsvis kan förordna annorlunda.

I fråga om följdändringar i kungörelsen har jag inte presenterat något eget förslag, utan hänvisar till de förslag som kommittén för översyn av produktkontrollens organisation lagt fram. De ändringar som påkallas av förevarande utredningsförslag torde emellertid beröra endast 49 § andra stycket, 56 §, 58 § tredje stycket och 64 §.

Luftfartskungörelsen (1961:558)

Kungörelsen (1933:85) angående förvaring och transport till lands av kisellegeringar

Läkemedelsförordningen (1962:701)

Atomenergilagen (1956:306)

Strålskyddsförordningen (1958:652)

Att ändringen i kungörelsen ang förvaring och transport till lands av kisellegeringar fått en annan utformning än ändringen i övriga författningar beror på att kungörelsen är den enda av författningarna som innehåller direkta transportföreskrifter.

Några ändringar i luftfartslagen (1957:297), jfr 8 kap 4 §, eller strålskyddslagen (1958:110), jfr 22 §, kan inte anses påkallade.

I övrigt torde inte ändringsförslagen kräva några närmare kommentarer.

Förslag till lag om tillsyn över vissa internationella
vägtransporter av farligt gods
Förordningen (1974:35) om internationell vägtransport av
farligt gods

I avsnitt 6.1 har jag framhållit att tillsynen över ADR-transporter bör ske på samma sätt som tillsynen över de nationella landtransporterna. I förslaget till lag om tillsyn över vissa internationella vägtransporter av farligt gods får regeringen därför bemyndigande att utse tillsynsmyndigheterna som skall utöva tillsynen. Vidare tillerkänns tillsynsmyndigheterna samma befogenheter som enligt lagen om transport av farligt gods.

Lagförslaget kompletteras i förordningen om internationell vägtransport av farligt gods med förordnande av tillsynsmyndigheterna och fullföljdsbestämmelser. Samma myndigheter och instansordning som i förordningen om transport av farligt gods föreslås.

Enligt 1974 års regeringsform kan endast riksdagen föreskriva fängelse som rättsverkan av brott. Eftersom nuvarande 3 § i förordningen, vilken meddelats av regeringen, stadgar bl a fängelse för överträdelser av ADR, har paragrafen flyttats över till den föreslagna tillsynslagen.

Sekretesslagen (1980:100), vilken träder i kraft den 1 januari 1981, medför att 4 § förordningen bör upphävas.

Särskilt yttrande av Hans Hoppe (expert)

I samband med transport av farligt gods har följande fem myndigheter (här bortses från radioaktiva varor och läkemedel) en central funktion.

Sjöfartsverket
Luftfartsverket
Produktkontrollnämnden
Industriverket
Statens Järnvägar

Av utredningens förslag följer att endast de tre sistnämnda myndighetsfunktionerna skulle sammanföras. Enligt min mening borde även Sjöfartsverkets myndighetsuppgifter på detta område inordnas i den nya myndighet utredningen föreslår. Som skäl härför kan återopas såväl administrativa, tekniska och ekonomiska omständigheter som säkerhetsmässiga aspekter.

En mycket stor del av de transporter som sker med farligt gods sker i form av integrerade transporter mellan land och sjö. Ett nära samarbete mellan de myndigheter som har ansvar för reglering av land- resp sjötransport är därför nödvändigt. Dessutom gäller att man vid sjötransport tillämpar regler, vilka i många avseenden fungerar som riktmärke för harmonisering av olika regelsystem på landtransportområdet. En rad gränsproblem uppstår vid övergång från ett transportmedel till ett annat, främst mellan land- och sjötransport, t ex i form av hantering i hamnar, färjetrafik m m. Ett sammanförande av myndighetsansvaret på sjösidan med motsvarande funktioner på landsidan ter sig därför både naturligt och önskvärt.

Utvecklingen går mot att en allt större andel av farligt gods-transporterna till viss del sker med flyg. Även här gäller att reglerna undan för undan anpassas till FN-rekommendationerna och att det därför finns ett stort intresse av att det etableras ett nära samarbete mellan

Luftfartsverket och berörda myndigheter inom sjö- och landtransportområdena. Ett sammanförande av myndighetsfunktionerna ter sig i och för sig naturligt men är ännu inte av samma angelägenhet som på sjösidan.

Genom ett sammanförande av myndighetsuppgifterna som ovan förordats skapas förutsättningar för bl a

- en effektivare samordning vid utarbetande av regler för olika transportmedel,
- ett bättre utnyttjande av tillgängliga resurser,
- en aktivare bevakning av och medverkan i det internationella regelarbetet,
- en samordnad information till berörda parter bl a räddningstjänsten, industrin, transportörer, rederier, speditörer, polis,
- ett samlat organ av tillräcklig storlek för att kunna rymma expertis på olika områden,
- en effektivare tillsynsverksamhet samt
- en samlad utbildningsverksamhet inom farligt godsområdet.

Vad gäller lokaliseringen av en särskild enhet för transport av farligt gods så bör denna fråga om möjligt samordnas med behandlingen av det uredningsförslag som nyligen presenterats rörande produktkontrollens framtida organisation. Om man skulle stanna för utredningens förslag att inte samordna annat än myndighetsfunktionerna för landtransport talar enligt min uppfattning mycket för en lokalisering i nära anslutning till de övriga närmast berörda myndigheterna, dvs Sjöfartsverket och Luftfartsverket, båda belägna i Norrköping. Om man i stället skulle gå vidare i samordningssträvandena och sammanföra myndighetsfunktionerna för åtminstone land- och sjötransporter är det mycket som talar för en samlokalisering med eller rent av ett inordnande i en ny produktkontrollmyndighet.

Sammanfattningsvis borde enligt min uppfattning utredningen inte ha stannat vid att föreslå en samordning av myndighetsfunktionerna för landtransporter av farligt gods. I utredningsförslaget borde också ha ingått ett sammanförande av myndighetsfunktionerna för land- och sjötransporter, eventuellt också flygtransporter. Be-
träffande lokaliseringen av farligt gods-enheten så borde den bli beroende av i första hand till vilken/vilka myndigheter enheten har den starkaste anknytningen i sakfrågor och var man kan erhålla bästa möjliga samordning och resursutnyttjande. Lokaliseringen bör sålunda bli beroende av såväl farligt gods-enhetens innehåll som överväganden rörande andra organisationsförändringar inom produktkontrollens område.

BILAGA NR 1

Arbetsgruppernas arbetsområden och sammansättning.

Grupp I - samordning m m av regler för transport av
farligt gods

samtliga experter samt

avdelningsdirektören Thure Hansson, luftfartsverket
direktören Stieg Edlund, Plast- och kemikalieleverantörernas förening

förbundsjuristen Bertil Wendler, Svenska åkeriförbundet
avdelningsdirektören Ragnar Odeen, SJ

inspektören Lars Schalin, naturvårdsverket

avdelningsdirektören Erik Tennevall, arbetarskyddsstyrelsen
sjökaptenen Ulrich Jahnke, Sveriges Redareförening

Grupp II - myndighetsansvaret

experterna Björkman, Hoppe och Strömgren samt

sjösäkerhetsdirektören Per Eriksson, sjöfartsverket

avdelningsdirektören Bengt-Erik Stenmark, sjöfartsverket

avdelningsdirektören Erik Tennevall, arbetarskyddsstyrelsen

trafikdirektören Per Eije, SJ

inspektören Lars Schalin, naturvårdsverket

Grupp III - tillsynfrågor

experten Björkman samt

förste byråsekreteraren Bertil Enemo, rikspolisstyrelsen

sjökaptenen Nils Bjernhage, sjöfartsinspektionen

sprängämnesinspektören Owe Fredholm, sprängämnesinspektionen

tullinspektören Gösta Hartzell, tullverket

avdelningsdirektören Erik Tennevall, arbetarskyddsstyrelsen

byrådirektören Christer Jakobson, naturvårdsverket

sekreteraren Rune Karlsson, Svenska kommunförbundet

ingenjör Torsten Muhrbeck, ASG

BILAGA NR 2

Utkast till följdändring i förordningen (1949:341) om explosiva varor

Regeringen föreskriver i fråga om förordningen (1949:341) om explosiva varor

dels att 3 § 2 mom och 47 - 53 §§ skall upphöra att gälla,

dels att 1 och 2 §§, 4 § 3 mom, 19 §, 58 § 1 mom, 59 och 60 §§ (samt 61 § 3 och 4 mom) skall ha nedan angivna lydelse

Nuvarande lydelseFöreslagen lydelse

1 §

Med explosiva varor förstås i denna förordning varor, som bestå av eller innehålla explosiva eller pyrotekniska ämnen.

Till explosiva varor hänföras ej explosiva luft- och gasblandningar, ej heller tändstickor.

Bestämmelserna i denna förordning skola icke gälla beträffande läkemedel och uteslutande för tillverkning därav avsedda varor, som innehålla eller bestå av explosiva ämnen; dock må statens industriverk i den utsträckning som finnes påkallad föreskriva, att tillverkning annorstädes än å apotek av sådana läkemedel och varor samt transport av sistnämnda varor skola vara underkastade förordningens bestämmelser.

Bestämmelserna i denna förordning skola icke gälla beträffande läkemedel och uteslutande för tillverkning därav avsedda varor, som innehålla eller bestå av explosiva ämnen; dock må statens industriverk i den utsträckning som finnes påkallad föreskriva, att tillverkning annorstädes än å apotek av sådana läkemedel och varor skola vara underkastade förordningens bestämmelser.

I fråga om transport av explosiva varor finns

särskilda bestämmelser.

2 §

Denna förordning skall allenast i den mån regeringen särskilt förordnar därom äga tillämpning på försvarets fabriker, verkstäder, forskningsanstalter och förråd samt kronan tillhöriga explosiva varor, som äro avsedda för försvarets behov. Vad i denna förordning stadgas om transport skall dock utan sådant särskilt förordnande gälla även explosiva varor som nyss nämnts, såvida icke transporten sker under ledning av militärbefäl eller annan av försvarsmyndighet förordnad person.

Beträffande ammunition och tändmedel, som avses i vapenlagen (1973:1176), samt hagelpatroner och härför avsedda tändhattar ävensom för jaktstudsare avsedd kulammunition med central antändning skola bestämmelserna i 5 och 7 kapitlet av denna förordning äga tillämpning allenast på tillverkares och handlandes befattning med sådana varor i och för rörelsen.

4 § 3 mom

Med tillämpning av bestämmelserna i denna förordning avgör statens industriverk till vilket huvudslag och till vilken transportklass explosiv vara är att hänföra samt, efter samråd med krigs-

Denna förordning skall allenast i den mån regeringen särskilt förordnar därom äga tillämpning på försvarets fabriker, verkstäder, forskningsanstalter och förråd samt kronan tillhöriga explosiva varor, som äro avsedda för försvarets behov.

Med tillämpning av bestämmelserna i denna förordning avgör statens industriverk till vilket huvudslag samt, efter samråd med krigsmaterielinspektionen inom handels-

materielinspektionen inom handelsdepartementet, huruvida explosiv vara skall anses som militär explosiv vara.

departementet, huruvida explosiv vara skall anses som militär explosiv vara.

19 §

Explosiv vara skall, då den såsom färdig handelsvara utlämnas från tillverkningsställe eller från handelsrörelse, vara förpackad på ett ändamålsenligt och betryggande sätt.

I samma kärl eller låda må icke packas flera slag av explosiva varor, såvida ej statens industriverk beträffande ifrågavarande varuslag medgivit sampackning. Utan industriverkets medgivande må ej i kärl eller låda, som innehåller explosiv vara, inrymmas annat föremål, som icke erfordras för varans förpackning.

Där ej statens industriverk medgivit annat, skall ytterförpackning vara märkt så, att varans egenskap av explosiv vara samt transportklass tydligt framgår.

Där ej statens industriverk medgivit annat, skall ytterförpackning vara märkt så, att varans egenskap av explosiv vara tydligt framgår.

58 § 1 mom

I samtliga ärenden enligt denna förordning, för vilkas avgörande tekniska synpunkter ha betydelse, skall den beslutande myndigheten, där ej särskilda skäl föranleda till annat, inhämta yttrande från sprängämnesinspektionen. I annat ärende än som avses i 52 § är polismyndighet dock skyldig att höra inspektionen endast om förhållandena i det enskilda fallet giva särskild anledning därtill.

I samtliga ärenden enligt denna förordning, för vilkas avgörande tekniska synpunkter ha betydelse, skall den beslutande myndigheten, där ej särskilda skäl föranleda till annat, inhämta yttrande från sprängämnesinspektionen. Polismyndighet är dock skyldig att höra inspektionen endast om förhållandena i det enskilda

fallet giva särskild anledning därtill.

I ärenden, där kännedom kräves om någons personliga egenskaper eller lämplighet, skall yttrande inhämtas från polismyndigheten i den ort, där vederbörande har sitt hemvist, såvida icke av särskilda skäl sådant yttrande icke finnes erforderligt.

Då vid ärendes avgörande hänsyn bör tagas till ordnings- och säkerhetssynpunkter, skall polismyndigheten i orten höras, såvida icke av särskild anledning sådant yttrande ej är påkallat. Då brandskyddssynpunkter föranleda därtill, skall brandchefen i orten beredas tillfälle att yttra sig.

I övrigt skall i ärenden varom här är fråga yttrande inhämtas från berörda myndigheter i den utsträckning så prövas erforderligt.

59 §

Utöver vad förut sagts äger statens industriverk meddela föreskrifter som gäller tillverkning, handel, hantering, förvärv, överlåtelse, transport eller införsel eller som i övrigt är påkallade från säkerhetssynpunkt.

Utöver vad förut sagts äger statens industriverk meddela föreskrifter som gäller tillverkning, handel, hantering, förvärv, överlåtelse eller införsel eller som i övrigt är påkallade från säkerhetssynpunkt.

Det åligger vidare industriverket att i erforderlig utsträckning fastställa formulär till ansökningsblanketter, tillståndsbevis m m.

60 §

Talan mot polismyndighetens beslut föres hos länsstyrelsen genom besvär.

Mot länsstyrelsens beslut med anledning av besvär över polismyndighets beslut om innehav eller transport av

Mot länsstyrelsens beslut med anledning av besvär över polismyndighets beslut om innehav av ex-

explosiv vara må talan ej
föras.

plosiv vara må talan ej
föras.

Beslut enligt denna förordning lända till efterrättelse utan hinder av besvär, intill dess annorlunda förordnas. Polismyndighets beslut att återkalla tillstånd till handel med explosiva varor länder dock omedelbart till efterrättelse endast om förordnande därom meddelas i beslutet. Sådant förordnande må meddelas om särskilda skäl föreligga.

61 § 3 mom och 4 mom

Vissa strykningar behöver ske.

BILAGA NR 3

Utkast till följdändring i kungörelsen (1957:232) med vissa bestämmelser rörande explosiva varor för försvarets behov m.m.

Regeringen föreskriver att 1 och 9 §§ kungörelsen (1957:232) med vissa bestämmelser rörande explosiva varor för försvarets behov m.m. skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelseFöreslagen lydelse

1 §

Bestämmelserna i denna kungörelse gälla sådana explosiva varor, som avses i förordningen den 10 juni 1949 (nr 341) om dylika varor, samt äga tillämpning på försvarets fabriker, verkstäder, forskningsanstalter och förråd, så ock eljest på kronan tillhöriga varor av nu nämnt slag, vilka äro avsedda för försvarets behov. Med försvaret avses i kungörelsen jämväl civilförsvaret.

Kungörelsen äger dock tillämpning på transport endast då den sker under ledning av militärbefäl eller annan av försvarsmyndighet förordnad person.

Kungörelsen äger dock tillämpning på transport endast i den mån transporten inte omfattas av lagen (0000:000) om transport av farligt gods.

9 §

Före transport av explosiv vara, hänförlig till transportklass A, skall yttrande inhämtas från sprängämnesinspektionen.

Före transport av blyazid, nitroglycerin och andra högkänsliga explosiva ämnen samt ammunition- och tändmedel, som inte kan anses transportsäkra, skall yttrande inhämtas från sprängämnesinspektionen.

BILAGA NR 4

Utkast till följdändring i förordningen (1961:568) om brandfarliga varor

Regeringen föreskriver i fråga om förordningen (1961:568) om brandfarliga varor

dels att 40, 41 och 49 §§ samt 63 § 2 mom. skall upphöra att gälla,

dels att 8 §, 48 § (och 63 § 3 mom) skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelseFöreslagen lydelse

8 §

Angående transport av brandfarlig vara å järnväg, med luftfartyg, ombord å fartyg, som tillhör staten, ävensom å annan än staten tillhörigt fartyg, som är underkastat inspektion enligt lagen den 19 november 1965 (nr 719) om säkerheten på fartyg, samt angående tillfällig förvaring i samband med sådan transport skall gälla vad därom stadgas av vederbörande centrala förvaltningsmyndighet.

Beträffande transport av brandfarlig vara till och från länder, som anslutit sig till internationella fördraget angående godsbefordran å järnväg, gäller dock vad i sådant av-

Angående transport av brandfarlig vara annorledes än medelst rörledning finns särskilda bestämmelser.

seende stadgats i detta fördrag.

Om befordran av brandfarlig vara med posten gäller vad särskilt stadgats.

I fråga om internationell vägtransport av brandfarliga varor i vissa fall finnas särskilda bestämmelser.

48 §

Behållare, vari brandfarlig gas eller brandfarlig vätska klass 1, klass 2 a eller klass 2 b är innesluten, skall, då den transporteras såsom styckegods eller ock yrkesmässigt saluhålles eller försäljes, vara på väl synlig plats försedd med tydligt och varaktigt märke, utvisande att innehållet är brandfarligt. Är behållare förpackad, skall vad nyss stadgats gälla jämväl höljet.

Behållare, vari brandfarlig gas eller brandfarlig vätska klass 1, klass 2 a eller klass 2 b är innesluten, skall, då den yrkesmässigt saluhålles eller försäljes, vara på väl synlig plats försedd med tydligt och varaktigt märke, utvisande att innehållet är brandfarligt. Är behållare förpackad, skall vad nyss stadgats gälla jämväl höljet.

Statens industriverk äger medgiva undantag från den i första stycket stadgade skyldigheten.

63 § 3 mom

Viss strykning behöver ske.

BILAGA NR 5

Utkast till följdändring i kungörelsen (1962:500) om
brandfarliga varor, som omhänderhavas av krigsmakten, m.m.

Regeringen föreskriver att 1 § kungörelsen (1962:500) om brandfarliga varor, som omhänderhavas av krigsmakten, m.m. skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelseFöreslagen lydelse

1 §

Central förvaltningsmyndighet inom krigsmakten må beträffande brandfarlig vara, vilken omhänderhaves av krigsmakten, ävensom anordning för förvaring, hantering eller transport av sådan vara utfärda särskilda bestämmelser om undantag från tillämpning av förordningen om brandfarliga varor under fältmässig övning samt under provning i samband med tekniskt utvecklingsarbete.

I fråga om transport i
vissa fall av brandfarliga
varor finns särskilda be-
stämmelser.

Sammanställning av remissyttranden

1 Allmänt

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, statens provningsanstalt, Ingenjörsvetenskapsakademien och Svenska maskinbefälsförbundet har utan egna kommentarer tillstyrkt eller lämnat utan erinran de i betänkandet framlagda förslagen.

Kommerskollegium, som har granskat betänkandet med avseende på förslagens inverkan på den internationella handeln och på det internationella samarbetet som pågår, har inte haft något att erinra.

2 Myndighetsfrågan

2.1 Allmänt om organisationen

Kammarrätten i Jönköping har förklarat sig i väsentliga delar biträda förslaget om en begränsning av antalet normgivande myndigheter.

Rikspolisstyrelsen: Rikspolisstyrelsen har sedan lång tid tillbaka varit av den åsikten att en transportmyndighet för alla varu- och transportslag i princip är att föredra. De argument som kommittén anfört beträffande sitt förslag med flera transportmyndigheter är inte helt övertygande. Med hänsyn till att den stora splittringen beträffande myndighetsansvaret finns på vägtransportsidan och det är den som i huvudsak berör polisen, vill styrelsen inte motsätta sig en lösning enligt kommitténs förslag. I förhållande till den nuvarande ordningen innebär kommitténs förslag till myndighetsansvar så uppenbara förbättringar att den redovisade principiella ståndpunkten i detta fall bör vika. Styrelsen accepterar därför den föreslagna lösningen med tre transportmyndigheter, dvs. sjöfartsverket för sjötransporter, luftfartsverket för lufttransporter och FGE-enheten inom transportrådet då det gäller landtransporter. Rikspolisstyrelsen vill dock framhålla att man även fortsättningsvis bör sträva efter att på sikt sammanföra de tre transportmyndighetsfunktionerna till en transportmyndighet.

Rikspolisstyrelsen vill i detta sammanhang betona vikten av att landtransportmyndigheten samråder med berörda myndigheter innan tillämpningsföreskrifter eller råd och anvisningar för tillsynsverksamheten utfärdas.

Försvarets materielverk: Föreslagna tre transportmyndigheter bör ersättas med en myndighet. Om detta icke är möjligt bör bl. a. rätten att få föreskriva "att en klass skall vara indelad i undergrupper" åvila endast en transportmyndighet förslagvis transportrådet.

Statens järnvägar, SJ: SJ anser det rationellt att man sammanför de

funktioner med avseende på transport av farligt gods, som i dag åvilar statens industriverk, produktkontrollnämnden och SJ, till en enhet, FGE, inom transportrådet. En enda myndighet får härigenom det samlade ansvaret för alla landtransporter. Detta innebär att kanaler för samordning och samarbete måste etableras bl. a. mellan FGE och SJ.

Enligt SJ:s uppfattning bör emellertid även sjöfartsverkets myndighetsuppgifter sammanföras till den föreslagna nya myndigheten.

Från säkerhetssynpunkt är det tveklöst mest ändamålsenligt att ha en samlad författningsgivning om transport av farligt gods då ju sjötransporter med tillhörande hantering i hamnarna är viktiga led i den totala transportkedjan. För SJ:s del är det ju vid internationell järnvägstrafik så att transporterna vad Danmarks- och kontinenttrafiken beträffar måste ske över vatten för att komma från eller till Sverige. Samma gäller transporter med motorfordon.

Frågor om fartygs konstruktion och utrustning är visserligen specifika. Detsamma kan emellertid sägas om järnvägsvagnars konstruktion, utrustning och underhåll, för vilka SJ har att följa flera olika internationella överenskommelser. Det framhålls i utredningen att fartygskonstruktioner och därmed sammanhängande frågor utgör så integrerade delar av sjösäkerhetssystemet, att de inte låter sig utbrytas ur detta. En sådan utbrytning bör emellertid vara möjlig om man jämför med motsvarande förhållanden för SJ.

Sjöfartsverket: Utredningens förslag vad gäller sjöfarten, som innebär att frågor rörande transport av farligt gods till sjöss ligger kvar hos sjöfartsverket, vilar på förståelse för ett delproblem inom samordningsproblematiken, nämligen förhållandet mellan transportmedelsrelaterad säkerhet och säkerhetsfrågorna rörande det farliga godset som sådant. De resonemang som förts av utredningen i denna fråga finner sjöfartsverket väl avvägda.

Sjöfartsverket anser emellertid att det finns möjligheter att åstadkomma ett ännu mer samlat grepp kring transportfrågorna rörande farligt gods än vad utredningen föreslagit. Sjöfartsverket vill peka på de fördelar som ligger i att närma det totala integrationsansvaret till sjöfartsverket. Detta utgör ännu ett alternativ som innebär att man närmar även frågor om landtransporter av farligt gods till den sedan länge vad gäller transport av farligt gods till sjöss uppbyggda verksamheten inom sjöfartsverket. Flera fördelar i jämförelse med utredningens förslag om en särskild landtransportmyndighet framkommer. Det kan nämnas att sjöfartsverket har goda basresurser i fråga om administration och liknande och att det redan finns en uppbyggd kunskap om farligt gods vilken sträcker sig ut över andra transportslag. En lokalisering till sjöfartsverket innebär också en möjlighet till bättre kontakter med luftfartsverket som finns på samma ort.

Genom att sjöfartsverket har att handlägga säkerhetsfrågor på järnvägsfärjor och andra färjor har sjöfartsverket byggt upp en kunskap om inte bara IMDG-kodens säkerhetssystem utan även angränsande regelsystem

som RID och ADR. Det föreligger således en god baskunskap hos sjöfartsverket som bör leda till att en organisation av diskuterat slag snabbt kan starta. Med hänsyn till att internationella transporter går på såväl fartyg som landtransportmedel kommer en samlad handläggning att bilda lämplig bas för insatser i det internationella harmoniseringsarbetet samtidigt som näringslivet bör kunna få en god service rörande sådana transporter.

Luftfartsverket: Luftfartsverket har intet att erinra mot utredarens förslag till ny myndighetsorganisation.

Transportrådet, TPR: TPR delar utredarens uppfattning att de funktioner med avseende på transporter av farligt gods som i dag åvilar bl. a. statens industriverk och produktkontrollnämnden i framtiden knyts till TPR.

När det gäller sjötransporterna anser TPR att utredarens motiv för att inte integrera dessa transporter inom FGE:s verksamhetsområde inte är hållbara. Det är av väsentlig betydelse att en samordning avseende alla transporter av farligt gods kommer till stånd både när det gäller den författningsmässiga regleringen och myndighetsansvaret.

Att bryta ut myndighetsansvaret för sjötransporterna skulle enligt TPR – till nackdel inte minst för transportören/avsändaren och tillsynsmyndigheterna – innebära betydligt försämrade möjligheter till samordning och enhetlighet i fråga om handhavandet av transporterna av farligt gods. Såsom utredaren också har framhållit leder en uppsplittring på transportsätt också till betydande kompetensvister och en byråkrati som kan undvikas om man samlade myndighetsansvaret till ett enda organ.

Vad nu har sagts äger också sin tillämpning på lufttransporterna även om en uppdelning av ansvarsområdet i detta fall inte skulle få fullt så långtgående konsekvenser med tanke på de betydligt mindre transportvolymerna det här är fråga om.

Vad utredaren i övrigt har föreslagit angående FGE:s arbetsuppgifter kan TPR ansluta sig till.

Statskontoret: Statskontoret tillstyrker i huvudsak de riktlinjer för organisationen som kommittén föreslår.

Statskontoret utgår från att FGE:s arbetsuppgifter skall omfatta det ansvarsområde som har angivits för enheten. FGE:s primära informationsansvar bör således avse frågor rörande landtransporter medan sjöfartsverket och luftfartsverket svarar för information inom sina verksamhetsområden. För information liksom för övriga uppgifter (normgivning, utbildning etc.) bör särskild expertis anlitas, t. ex. hos sprängämnesinspektionen, statens naturvårdsverk eller arbetarskyddsstyrelsen. Överhuvud måste FGE:s samordnande verksamhet inriktas på att genom projektarbete och andra former för samverkan ta tillvara den sakkunskap som finns hos andra myndigheter och organisationer.

Riksrevisionsverket, RRV: Transportrådet saknar i dag kompetens inom området transport av farligt gods. Om den organisatoriska lösningen kom-

mer till stånd förlorar man dessutom en del av nuvarande bindning av ansvaret till myndigheter med kunskap om produkten som sådan. Det synes därför inte finnas några speciella skäl som talar för att lägga den nya enheten under transportrådet.

Utredningens förslag innebär vidare att ett dubbelarbete kan komma att utföras. Det åligger således både transportmyndigheterna och produktkontrollmyndigheterna att besvara frågor och klassificera olika ämnen och produkter. Kostnaderna härför kan bli betydande, särskilt om olika klassificeringsgrunder tillämpas, vilket förutsätts i betänkandet.

RRV anser att man bör överväga att inordna FGE i produktkontrollorganet.

Statens naturvårdsverk: Vissa praktiska skäl talar för att transportmyndigheterna får överta hela ansvaret för regleringen av transport av farligt gods i vid mening.

Naturvårdsverket saknar personalresurser för att aktivt driva transport-säkerhetsfrågorna och har dessutom inte den transport- och fordonstekniska kompetens som behövs för detta. En förutsättning för den av utredningen föreslagna arbetsfördelningen är dock att myndigheter som ansvarar för hälsa och miljö får ett påtagligt inflytande på vad som är att betrakta som farligt gods.

Verket kan också acceptera att säkerhetsfrågorna beträffande landtransporter tas om hand av en eller flera transportmyndigheter. Valet av lämplig myndighet är dock betydligt svårare när det gäller just landtransporterna.

Naturvårdsverket tar inte ställning till valet av myndighet för transportsäkerheten till lands, men vill peka på trafiksäkerhetsverket som ett tänkbart alternativ. Där finns såväl väg- som fordonsteknisk expertis samt en allmän inriktning på säkerhet. TSV sysslar bl. a. med frågor om vägval och lastförankring vilka har stor betydelse från säkerhetssynpunkt. Dessutom finns en utbyggd regional organisation för besiktningar, bl. a. s. k. flygande kontroller, som borde vara väl lämpad att kontrollera efterlevnaden av bestämmelser angående farligt gods.

Ansvaret för samordningen mellan olika transportslag kan eventuellt läggas på en av berörda myndigheter. Alternativt kan samordningsansvaret fördelas på samtliga myndigheter, av vars instruktioner det då klart bör framgå att de är skyldiga att samordna sina respektive verksamheter. Det bör kanske påpekas att ingen organisatorisk lösning automatiskt leder till att samordning sker.

Produktkontrollnämnden: En förenkling i fråga om myndighetsansvaret är motiverad. Som framgår av betänkandet saknar transportrådet anknytning till och sakkunskap i fråga om farligt gods. Det är önskvärt att den myndighet som kommer att tilldelas den föreslagna farligtgodsenheten har kompetens åtminstone för några av de frågeställningar som aktualiseras i handläggningen. Andra lösningar än den som föreslås i betänkandet, såsom exempelvis en förläggning till trafiksäkerhetsverket eller sjöfartsverket, kan därför behöva övervägas.

Statens strålskyddsinstitut: Ansvaret för utgivningen av generella föreskrifter för landtransporter avseende radioaktiva ämnen kommer enligt betänkandet att ges till FGE. Ett visst ansvar för samordningen av reglerna för de olika transportgrenarna kommer också att ligga på FGE. Strålskyddsinstitutet ser ett sådant samlat myndighetsansvar som en fördel jämfört med nuvarande organisation.

Arbetarskyddsstyrelsen: Det synes tveksamt om det är en lämplig lösning att föra den föreslagna centrala myndighetsenheten under transportrådet.

En tänkbar myndighet är enligt arbetarskyddsstyrelsens mening trafik-säkerhetsverket. Det bör i sammanhanget beaktas att tillsyn och inspektion ute på vägarna redan nu utförs av trafiksäkerhetsverket i samband med flygande inspektioner o. d., inriktade på teknisk kontroll av framför allt tyngre och mera komplicerade fordon. Av betydelse är också att trafiksäkerhetsverket redan har en regional organisation för kontroll inom transportområdet. Det skulle därför vara möjligt att lägga både centrala och lokala myndighetsuppgifter på detta verk.

Statens industriverk, SIND: Det föreslagna sammanförandet av landtransportfunktionerna till en och samma ansvariga myndighet (FGE) kommer att medföra en betydande lättnad för alla berörda. Fler fördelar från både statsförvaltningens och näringslivets synpunkter skulle emellertid vinnas om lagförslaget följdes upp av en organisationsreform för samtliga transportgrenar som leder till en så långt möjligt samlad handläggning av farligt godsfrågorna.

I fråga om flygtransporterna är det praktiska behovet av en enhetlig organisation inte lika uttalat som beträffande sjötransporterna. SIND anser emellertid att frågan om transporter av farligt gods måste lösas i ett sammanhang. Även i fråga om flygtransporterna bör därför FGE ha ansvaret för det farliga godset.

Det är viktigt för FGE att få nära och enkla vägar till löpande samarbete med ett minimum av remisser och resor för sammanträden. Enligt SIND:s mening är en anknäytning till sjöfartsverket lämplig. SIND föreslår därför att FGE, med den i utredningen förutsatta självständigheten i sin myndighetsutövning, administrativt knyts till sjöfartsverket i stället för till det i utredningen föreslagna transportrådet.

Länsstyrelsen i Stockholms län: Inget av de behandlade alternativen till organisation synes ge en idealisk lösning. Den av utredningen föreslagna lösningen med en särskild enhet inom transportrådet synes dock ha de bästa möjligheterna att behandla aktuella uppgifter.

Länsstyrelsen i Malmöhus län: Länsstyrelsen kan inte ansluta sig till utredningsmannens förslag att förlägga myndighetsansvaret för alla landtransporter till transportrådet. Såvitt länsstyrelsen känner till saknar denna myndighet erfarenhet och kompetens för att bedöma de hälso- och miljöfarliga aspekterna på farligt gods och kanske framför allt vad som bör

beaktas från miljöskyddssynpunkt i samband med landtransporter av hälso- och miljöfarliga varor.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län: Länsstyrelsen anser att en samordning av regler och myndighetsansvar är mycket angelägen. Även en mera långtgående samordning, som också omfattar sjötransporter vore önskvärd. Länsstyrelsen kan dock inte bedöma betydelsen av de nackdelar för sjöfartsverket som detta anges medföra.

Länsläkarorganisationen i Stockholms län tillstyrker det särskilda yttrande som avgivits av experten Hans Hoppe.

Miljödatanämnden: Kommittén har uppenbarligen menat att företeelsen "transport" är en tyngre minsta gemensam nämnare i sammanhanget än godsets "farlighet" och följaktligen avvisat myndigheter med uppgifter att motverka hälso- och miljörisker.

Miljödatanämnden vill inte underkänna betydelsen av kunskap om och samordning med expertis inom transportområdet. Nämnden menar emellertid att kommittén utredningsmässigt sett tagit för lätt på frågan om behovet av expertis rörande såväl kemiska som andra risker (strålning m. m.) och behovet av samordning i riktning mot miljövårdsmyndigheterna, i vid bemärkelse av detta ord.

Statens brandnämnd: För att transporter av farligt gods skall bli säkra och för att räddningstjänsten vid transportolyckor skall bli effektiv behövs enligt brandnämnden regelsystem som är samordnade mellan de olika transportslagen. Detta kan enligt brandnämnden åstadkommas endast om det övergripande ansvaret åläggs en enda myndighet. Brandnämnden biträder därför ej utredarens förslag att ansvaret skall delas av tre myndigheter.

Stockholms läns landsting, hälso- och regionplanekontoret: Kommitténs förslag att förbättra samordningen på landtransportsidan är angelägna och tillstyrks. Det hade varit värdefullt att även söka samordna med sjötransportområdet, så som experten Hoppe föreslagit. Strävan bör i varje fall vara att senare söka åstadkomma en integration på myndighetssidan som svarar mot utvecklingen på transportområdet. Det kunde vara skäligen att i stället söka organisatorisk samordning med produktkontrollens organ.

Södertälje kommun: FGE, farligtgodsenheten, bör lokaliseras i nuvarande eller i en eventuellt ny produktkontrollmyndighet, eftersom produktkännedomen är av största vikt för att få säkrare transporter. Myndighetsansvaret bör omfatta såväl landtransporter som sjötransporter. Farligtgodsmyndigheten måste givetvis fortlöpande ge information och service till berörda tillsynsmyndigheter.

Göteborgs kommun: Kommunstyrelsen finner det ytterligt angeläget att berörda myndigheter på ett bättre sätt än hittills samordnar sina insatser. Utredningen föreslår genom bildandet av den nya enheten inom transportrådet en bättre samordning mellan myndigheterna. Samordningen tycks

dock inte gälla kombinerade sjö- och landtransporter respektive flyg- och landtransporter. För Göteborg som är ett transportcentrum av nationell betydelse är det angeläget att samordning mellan myndigheter representerande olika trafikslag kommer till stånd på effektivaste sätt.

ASG AB och AB Bilspedition: I likhet med vad Hans Hoppe (expert) anför i sitt till betänkandet fogade särskilda yttrande, vill vi särskilt framhålla angelägenheten av att myndighetsfunktionerna (de centrala) samordnas för samtliga transportslag, innebärande att en myndighet får det samlade ansvaret för transport av farligt gods. Därmed skapas väsentligt bättre förutsättningar för den eftersträvade transportsäkerheten genom större effektivitet och samlad kompetens, jämfört med utredningens förslag.

Såväl in- som utrikestransporter av farligt gods sker i stor utsträckning i form av integrerade transporter mellan land och sjö. Flygtransporter av farligt gods sker i allt större utsträckning och i dessa transporter ingår så gott som alltid landtransportavsnitt. Vid övergången mellan olika transportmedel i transportkedjan uppstår ofta en rad gränsproblem som bör kunna minskas bl. a. genom harmonisering av de olika regelsystemen. Enligt vår uppfattning torde arbetet med att samordna transportreglerna bli effektivast om en enda myndighet åläggs det samlade ansvaret för alla transportslag. Ett sådant samlat myndighetsansvar skulle också innebära

- ett bättre utnyttjande av tillgängliga resurser,
- en aktivare bevakning av och medverkan i det internationella regelarbetet,
- en samordnad information till berörda parter,
- ett samlat organ av tillräcklig storlek för att kunna rymma expertis på berörda områden,
- en effektivare tillsynsverksamhet samt
- en samlad utbildningsverksamhet inom farligtgodsområdet.

Med utgångspunkt från det som ovan framhållits om fördelarna med ett totalt samlat myndighetsansvar bör det vara realistiskt att sammanföra myndighetsfunktionerna utan alltför stor ökning av kostnader samt utan större risk för kompetenskonflikter.

Lokalisering av myndigheten bör ske enligt utredningsförslaget. Alternativt skulle lokalisering kunna ske i anslutning till sjöfartsverket. Att inrymma myndigheten hos en produktkontrollmyndighet eller ett eventuellt framtida produktkontrollverk anses vara mindre lämpligt, dels mot bakgrunden av hittillsvarande erfarenhet samt dels med hänsyn till den speciella transportinriktning som är aktuell.

Centralorganisationen SACO/SR: Den föreslagna FGE-enheten synes kunna bli ett ändamålsenligt organ. Vid lokaliseringen bör dock hänsyn tas till behandlingen av det utredningsförslag som nyligen presenterats rörande produktkontrollens organisation.

Landsorganisationen i Sverige, LO: LO delar utredningens uppfattning att det föreligger förutsättningar för ett enhetligt myndighetsansvar för den föreslagna lagen.

Det är enligt LO:s mening naturligt att farligtgodsenheten (FGE) integreras i transportrådet.

LO ser det som väsentligt att de fackliga organisationerna blir representerade i ledningsorganet för FGE, så att direkta praktiska erfarenheter kan tillföras.

LO kan i stort dela utredarens resonemang inför valet av myndighet där denna självständiga myndighet för transport av farligt gods skall integreras.

Dock vill LO ändå understryka en svag länk i detta resonemang. Det gäller diskussionen om samverkan med produktkontrollmyndigheten enligt lagen om hälso- och miljöfarliga varor. Utredaren konstaterar att transportrådet besitter transportteknisk sakkunskap men saknar sakkunskap såvitt gäller det farliga godset.

LO menar inte att dessa skäl leder till kravet att inordna FGE i naturvårdsverket, men vill understryka att det blir ett viktigt område för den blivande organisationskommittén att beakta. Här måste en samordning ske och riktlinjer för en sådan måste utarbetas.

Plast- och kemikalieleverantörernas förening, PKL: Föreningen anser förslaget mycket positivt men skulle uppfatta det som ännu mer positivt om sjöfartsverkets handläggning av dessa frågor inleddes i det nya transportorganet.

Svenska hamnförbundet: Förbundet har i organisationsfrågan samma utgångspunkter som experten Hoppe har redovisat i sitt särskilda yttrande.

Svenska kommunförbundet: Styrelsen vill föreslå att det närmare klarläggs huruvida problemen med transport av farligt gods kan lösas inom gällande lagstiftning och myndighetsfunktioner.

Svenska petroleum institutet: Institutet ansluter sig till bildandet av en särskild enhet inom transportrådet, farligtgodsenheten, FGE.

Svenska transportarbetareförbundet: Förbundet hälsar med tillfredsställelse förslaget att koncentrera myndighetsansvaret. Förbundet vill emellertid ifrågasätta om inte även sjötransporterna borde inordnas under den föreslagna myndighetsorganisationen.

Svenska åkeriförbundet och SHIO-familjeföretagen: I fråga om myndighetsansvarets omfattning ansluter vi oss till den mer långtgående lösning, som experten Hans Hoppe utvecklat i det särskilda yttrande, som intagits i utredningen.

Sveriges kemiska industrikontor, Kemikontoret: Den ordning som f. n. gäller medför så avsevärda nackdelar att en omorganisation bör få högsta möjliga prioritet.

En omstrukturering av myndighetsfunktionerna inom farligtgodsområ-

det ter sig sålunda som en nödvändighet för att få till stånd säkrare och effektiva transporter av farligt gods. Man skulle härigenom åstadkomma en avsevärd kostnadsbesparing och effektivisering såväl inom den offentliga sektorn som inom näringslivet.

I utredningsförslaget förordas endast en samordning av myndighetsfunktionerna på landsidan. Enligt Kemikontorets uppfattning vore det beklagligt om omorganisationen skulle stanna vid en sådan halvmesyra.

Enligt Kemikontorets mening är det både önskvärt och nödvändigt att låta omorganisationen omfatta också sjöfartsverkets myndighetsfunktioner vad avser stycke-gods transporter av farligt gods.

Enligt Kemikontorets uppfattning gäller i princip samma resonemang för flygtransporter som ovan förts beträffande sjötransporter. Naturligtvis har denna fråga ännu inte samma tyngd emedan omfattningen av flygtransporter av farligt gods fortfarande ligger på en förhållandevis låg nivå. Kemikontoret menar att en sammanläggning av även dessa myndighetsfunktioner ter sig naturlig och är önskvärd.

Enligt Kemikontorets uppfattning är en administrativ anknytning till sjöfartsverket en lämplig lokalisering.

Sveriges redareförening: Föreningen tillstyrker att FGE skapas och förutsätter att FGE får den kvalitet i kunskaphänseende och auktoritet i tillsynshänseende som behövs.

På grund av Sveriges läge måste nästan alla transporter till och från utlandet gå sjöledes. Härvid spelar färjesjöfarten en mycket stor roll. Färjetrafiken präglas av sin snabbhet i bl. a. godsomsättning och sin "förlängda arm" av landsvägstrafiken.

Det är synnerligen viktigt att FGE kan ge samordnade föreskrifter, anvisningar och råd för alla transportsegment inklusive sjösegmentet. Det är därför ofrånkomligt sett ur sjöfartsnäringens synvinkel att hos FGE finns expertis avseende sjötransport av farligt gods. Utredningens förslag att inte inkludera sjöfartsverket dvs. sjötransportexpertis i FGE är därför i princip felaktigt därför att då ingen förändring uppnås på ett område där en förändring är nödvändig.

Föreningen kan tänka sig att FGE förläggs till eller nära sjöfartsverket vilket kan vara fördelaktigt ur kostnadssynpunkt.

Redareföreningen ansluter sig således mot bakgrund av ovanstående till det särskilda yttrande som avgivits av Hans Hoppe (expert), Industriförbundet.

Transporttekniska föreningen, TTF: TTF har i princip intet att erinra mot förslagen, även om det – med hänsyn till de snabbt ökande integrerade transporter – hade varit önskvärt att samtliga myndighetsfunktioner hade kunnat inordnas under den nya myndighet som utredningen föreslår.

Tjänstemännens centralorganisation tillstyrker förslaget om FGE.

2.2 Organisationsformen

Rikspolisstyrelsen: Det är enligt styrelsens mening viktigt att FGE-enheten vid handläggningen av transportsäkerhetsfrågor beträffande farligt gods utåt framstår som en självständig myndighet som i dessa frågor är oberoende av transportrådet. Förslaget att FGE-enheten skall ledas av en särskilt utsedd delegation är en bra lösning av integritetsfrågan.

Statens järnvägar, SJ: Skall transportrådets styrelse inte ha något att säga till om vad gäller FGE:s sakliga verksamhet?

Det förutsätts att SJ blir representerat såväl i den delegation som skall leda FGE som i den till FGE knutna rådgivande nämnden.

Transportrådet, TPR: Utredaren har funnit att TPR:s arbetsuppgifter är sådana att den tilltänkta farligtgodsfunktionen på ett naturligt sätt kan införlivas i verksamheten. Denna funktion kan enligt utredaren, om den integreras i TPR, dra stor nytta bl. a. av rådets planerande och samordnande verksamhet och dess omfattande sakkunskap om transportnäringen. Med hänsyn härtill anser TPR att den föreslagna konstruktionen för anknytningen av FGE till TPR är svårförståelig.

Skall frågorna om transporter av farligt gods knytas till en redan befintlig myndighet bör detta ske genom en integrering i myndighetens övriga verksamhet. Med hänsyn till att utredaren inte närmare har motiverat sitt förslag rörande organisationen är det enligt TPR svårt att bemöta utredarens förslag annat än på följande sätt.

Frågorna om farligt gods bör självfallet integreras i TPR:s verksamhet i övrigt. Vad som talar härför är inte minst de verksamheter som TPR handhar redan nu. TPR har ett sammanhållande ansvar för den regionala trafikplaneringen av såväl person- som godstrafik på landsväg. Betydande kunskap om transporter både nationella och internationella finns inom TPR. Inte minst i TPR:s arbete med bl. a. tillståndsgivning i fråga om internationella vägtransporter kommer ofta frågor om transport av farligt gods in i bilden. Detta och en rad andra omständigheter talar för att arbetet med transporter av farligt gods integreras i TPR:s verksamhet i övrigt. Ett genomförande av den ordning som utredaren har föreslagit ter sig helt verklighetsfrämmande och skulle med all sannolikhet leda till stora svårigheter när det gäller att genomföra den enhetlighet och samordning som utredaren har strävat efter.

TPR förordar alltså att den föreslagna enheten för farligt gods inlemmas i TPR:s organisation på samma sätt som TPR:s arbetsuppgifter i övrigt.

Den av utredaren föreslagna rådgivande nämnden – som f. n. är knuten till industriverket – kan med fördel knytas till TPR efter samma mönster som gäller nu. Det kan i sammanhanget erinras om att det i dag finns en rådgivande delegation för beredskapsfrågor och samrådsgrupper för bl. a. yrkestrafik- och handikappfrågor knutna till TPR. De hittillsvarande erfarenheterna har visat att denna ordning har fungerat väl. Vidare förutsätts att inom TPR:s styrelse finns personer med sakkunskap på området.

Statskontoret: Statskontoret kan inte finna att kommittén har anfört tillräckliga skäl mot att infoga FGE-funktionen som en helt integrerad del av transportrådet. Kommitténs uppfattning skulle ha varit naturlig om det varit fråga om att infoga FGE-funktionen i en organisation med huvudsakligen affärsdrivande verksamhet. Men det är inte fallet här. Som kommittén själv påpekar är transportrådets arbetsuppgifter sådana att FGE-funktionen kan ha stor nytta av rådets planerande och samordnande verksamhet och av dess omfattande sakkunskap om transportnäringen. Denna sakkunskap bör givetvis utnyttjas på alla nivåer i organisationer. Statskontoret anser därför att FGE-funktionen bör helt integreras i transportrådets organisation och att FGE således bör vara en enhet vid sidan av rådets båda övriga huvudenheter. I konsekvens därmed avstyrker statskontoret också att en särskild delegation inrättas. Däremot bör ett rådgivande organ för frågor som rör transport av farligt gods knytas till transportrådet.

Riksrevisionsverket, RRV: En nackdel med utredningens organisationsförslag är att FGE administrativt inte kommer att stå under det organ som har beslutsfunktionerna, nämligen den föreslagna delegationen.

Statens industriverk, SIND: Beträffande FGE:s självständighet understryker SIND att verkets erfarenheter av handläggningen av farligtgodsfrågor bekräftar uppfattningen att FGE måste ges en klart självständig ställning. Balansgången mellan respektive säkerhet och ekonomi, nationella och internationella intressen, myndigheternas skiftande intressen inom säkerhetssektorn liksom behovet av långsiktig planering förutsätter att FGE kan arbeta oberoende.

Statens brandnämnd: Brandnämnden anser att det är olämpligt att FGE (farligtgods enheten) skall ledas av en delegation. Beslutanderätten bör tillkomma enheten eller den myndighet som enheten skall komma att tillhöra. Brandnämnden anser vidare med hänsyn till frågornas art att personal med dels kemiskt, dels tekniskt kunnande måste vara väl representerad i FGE.

ASG AB, AB Bilspedition och Sveriges speditörförbund: Vi vill särskilt understryka nödvändigheten av att myndigheten får en självständig status och att den – oavsett var den organisatoriskt placeras – blir beslutsmässigt självständig.

Svenska hamnförbundet: På ledningsplanet – chef, delegation och rådgivande nämnd – bör FGE ha den fristående ställning som kommittén föreslagit.

Svenska transportarbetareförbundet: Förbundet finner det väsentligt att den i betänkandet föreslagna farligtgods enheten (FGE) inom transportrådet blir självständig i frågor som rör säkerheten vid transport av farligt gods. Härigenom kommer ämnesrådets betydelse att framstå på ett mera markant sätt.

Det är från förbundets synpunkt angeläget att representant för berörda fackliga organisationer kommer att ingå i den föreslagna delegation som

skall leda FGE samt i den rådgivande nämnd som föreslås skall knytas till FGE.

Sveriges kemiska industrikontor, Kemikontoret: Beträffande status för den samlade farligtgodsenheten så är det av största betydelse att den vad gäller behandling av sakfrågor får en självständig ställning under ledning av en delegation/styrelse. Kemikontoret förutsätter att industrin bereds möjlighet att utse en representant till detta ledningsorgan.

2.3 Resurser

Rikspolisstyrelsen: De uppgifter som landtransportmyndigheten föreslås få är mycket omfattande och kvalificerade. Därför måste tillräckliga resurser ställas till myndighetens förfogande redan från starten. Det kommer att vara av väsentlig betydelse för hela den föreslagna reformens framtid att landtransportmyndigheten med kraft kan genomföra sina uppgifter.

Statens järnvägar, SJ: Med anledning av uppgifterna i avsnitt 5.4 att 2,5 tjänster skulle kunna överföras från SJ till FGE vill SJ framhålla att f. n. endast en halv tjänst kan anses uteslutande avdelad för handläggning av farligtgodstransporter inom företaget. Tidvis nedläggs omfattande arbete på dessa transporter även av andra tjänstehavare (specialister på färjetrafik, vagnar, cisterner och container). Sammantaget kan dessa specialister anses motsvara en halv tjänst för farligtgoodsfrågor.

Skulle SJ i fortsättningen ha kvarstått som transportmyndighet för farligt gods i järnvägstrafik hade emellertid en upprustning blivit nödvändig. Man kan därvid räkna med att två tjänstehavare konstant skulle ha behövt helt avdelas för dessa frågor och härutöver skulle bl. a. ovannämnda specialister ha behövt anlitas. Totalt kan 2,5 tjänster anses ha blivit erforderliga med nuvarande transportvolym.

Att SJ inte ökat personalantalet inom området transporter av farligt gods utan tvärtom tonat ner aktiviteten här, beror dels på tvånget att i nuvarande ekonomiska läge rationalisera verksamheten, dels på att SJ velat avvakta utredningen om samordningen av de olika regelverken m. m. om transport av farligt gods.

SJ måste räkna med att även med bortfallet myndighetsansvar få avdela en tjänstehavare för järnvägsspecifika frågor om farligt gods och som kontaktman till FGE. Härtill kommer kvarstående personalbehov för intern utbildning och rådgivning samt för farligtgoodsfrågor inom färjetrafiken.

Vidare torde en SJ-expert behöva biträda FGE-företrädaren i järnvägsspecifika frågor vid de internationella farligtgodssammanträdena, i regel två gånger per år, liksom med representation i särskilda arbetsgrupper i anslutning härtill samt vid av OCTI anordnade möten för RID.

Sjöfartsverket: Till en början får konstateras, att utredningens resursberäkningar är så ofullständigt redovisade, att man inte av dessa kan dra

några säkra slutsatser. Grundläggande för resonemangen är emellertid tanken att man genom omflyttning av tjänster mellan nuvarande myndigheter och den föreslagna myndigheten skulle kunna bedriva verksamheten inom totalt sett oförändrade kostnadsramar.

Avsikten med den nya myndigheten är dock en höjd ambitionsnivå. Frågor om regelutveckling, samordning, klassificering m. fl. arbetsuppgifter kommer troligen att kräva resurser och ta sig uttryck inte bara i den nya myndighetens lönekostnader utan även i kostnader för resor, konferenser, sammanträden m. m. vilka ökar i jämförelse med nuläget. En viktig uppgift är utveckling och rådgivning för den ökade tillsynsverksamheten. Att sätta sin tillit till tänkbara opreciserade rationaliseringsinsatser förefaller orealistiskt. Ej heller kan förväntas att erforderliga personalförändringar mellan myndigheterna kommer att kunna ske på ett så mekaniskt sätt som utredningen synes mena. Möjligheten att dämpa denna kostnadsutveckling bör vara möjlig i sjöfartsverkets skiss till lösning. Med hänsyn till redan föreliggande resurser och den möjliga vidgningen av arbetsuppgifter borde antalet nya tjänster kunna hållas tillbaka.

I övrigt menar utredningen att de nya befogenheter som tilläggs polisen, tullmyndighet m. fl. inte medför några kostnadsökningar. Å andra sidan hävdar utredningen, att dess ökade befogenheter skulle medföra en effektivare förebyggande tillsyn. En sådan kan knappast åstadkommas utan en ökad ambitionsnivå hos de olika myndigheterna, vilket rimligen ställer krav på ytterligare resurser.

Transportrådet, TPR: I fråga om personalbehovet för verksamheten anser utredaren att tio handläggartjänster bör kunna räcka i ett inledningsskede, varav åtta heltidstjänster skulle överföras från fem angivna myndigheter som i dag i större utsträckning sysslar med frågor om farligt gods. Även övriga två föreslagna tjänster motiveras av att arbetsbesparing kan ske på olika håll.

Utöver de tidigare redovisade arbetsuppgifterna föreslås också att flera nytillkommande uppgifter läggs på TPR. För dessa anges inga personalresurser. TPR vill starkt ifrågasätta om det föreslagna antalet tjänster är tillräckligt.

Utredaren har inte gjort någon mera ingående analys av resursbehovet i fråga om handläggartjänsterna, vilket hade varit önskvärt. I avsaknad av grundmaterial har inte heller TPR haft möjligheter att göra några närmare beräkningar. Det torde emellertid stå klart att tio handläggartjänster är otillräckligt. Det finns enligt TPR all anledning att – innan slutlig ställning tas till förslagen – noga penetrera denna resursfråga.

I fråga om kanslifunktionen för FGE har utredaren förutsatt att telefonväxel, expedition och personaladministration kan inrymmas i TPR:s befintliga resurser (s. 105 i betänkandet). Med anledning av detta uttalande vill TPR först peka på att till begreppet "expedition" torde ha hänförts registratur, kassa, bokslut, anslagsframställningar, intendentur, vaktmästeri, kopieringsresurser, bibliotek etc.

De uppräknade delfunktionerna bedöms kunna tillföras viss ökning av arbetsvolymen. I fråga om utskrifts- och expedieringsarbete finns dock inga marginalresurser. TPR finner att även i denna resursfråga noggrann undersökning måste göras, innan behovet slutligt avgörs.

Statskontoret: Kommitténs resursberäkning är osäker. Statskontoret vill i detta sammanhang påpeka att möjligheterna att effektivare utnyttja tillgängliga personalresurser för tillsynsverksamhet har diskuterats i betänkandet Ren tur (SOU 1979: 45, bilaga 10, s. 82).

Riksrevisionsverket, RRV: FGE kommer i inledningsskedet att få en rad betungande uppgifter bl. a. att omarbета alla regler som påverkar transport av farligt gods. RRV anser därför att resursberäkningen för den nya enheten inte är tillräckligt preciserad. Resursbehovet kan bli större än det av utredningen beräknade. Kostnadsberäkningarna bygger vidare på att myndigheter som i dag sysslar med frågor som rör transporter av farligt gods snabbt kan minska sin personal, vilket förefaller osäkert.

Statens naturvårdsverk: Enligt naturvårdsverkets mening bör verkets roll beträffande farligt gods ligga i att informera transportmyndigheterna om olika varors hälso- och miljöfarlighet. Det överlämnas alltså helt åt transportmyndigheterna att vidta de åtgärder (regleringar, information, tillsyn etc.) som är motiverade utifrån verkets farlighetsbedömningar. Sådana bedömningar bör göras i form av formellt samråd mellan respektive myndigheter.

För en rationell arbetsfördelning mellan olika myndigheter fordras en klar ansvarsfördelning. Det kan t. ex. inte accepteras att naturvårdsverket eller produktkontrollnämnden har något slags halvt ansvar för farligt gods.

För att kunna stå till tjänst med bedömningar av hälso- och miljöfarliga varor behöver naturvårdsverket som ju omfattar även produktkontrollbyrån behålla de 2–3 tjänster som i dag har en huvudinriktning på transport, förpackning m. m. av hälso- och miljöfarliga varor. Samarbetet med transportmyndigheterna kräver inte bara kunskaper om hälso- och miljöfarlighet hos det gods som transporteras. Viss minimal kunskap när det gäller bl. a. fordon, transporter, förpackning m. m. är också nödvändig för en ömsesidig dialog. All sådan kunskap är i dag koncentrerad till nysnämnda tjänster.

Erfarenheten visar att det är stora svårigheter och därför arbetskrävande att få miljöriskerna att beaktas i det internationella konventionsarbetet på transportsidan. Med hänsyn härtill bör viss expertis från verkets sida aktivt medverka i konventionsarbetet i frågor som gäller avgränsning och klassificering av farligt gods.

Statens strålskyddsinstitut: Strålskyddsinstitutet gör bedömningen att den i betänkandet föreslagna omorganisationen av myndighetsansvaret inte praktiskt märkbart kommer att avlasta strålskyddsinstitutet några arbetsuppgifter men däremot förbättra förutsättningarna för en bättre nationell samordning av föreskriftssidan.

Strålskyddsinstitutet delar därför inte den bedömning som gjorts i betänkandet att bildandet av FGE skulle innebära en arbetsbesparing av 0,5 tjänst för strålskyddsinstitutet. I detta sammanhang måste också påpekas att den personalresurs som strålskyddsinstitutet f. n. haft möjlighet att avdela för transportärenden är sammanlagt högst 0,5 manår per kalenderår och berör olika sektioner inom institutet.

Arbetskyddsstyrelsen: Det kan ifrågasättas om inte det personella resursbehovet i FGE-enheten är större än vad som föreslagits och om man inte tagit för lätt på frågan om behovet av teknisk och kemisk sakkunskap för arbetet både nationellt och i det internationella normeringsarbetet.

Länsstyrelsen i Stockholms län: Länsstyrelsen vill i detta sammanhang understryka behovet av samordning mellan olika transportslag vid reglering av transport av farligt gods och betona att transportrådets nya enhet måste ges verksamma medel för detta arbete. Det är vidare av största vikt att transportrådet genom ett nära samarbete med produktkontrollerande myndigheter tillförsäkras tillräcklig sakkunskap.

Miljödatanämnden: Resursbehovet sammanhänger till en del med den myndighetsorganisation som man kan komma att stanna inför, formell eller reell arbetsfördelning beträffande exempelvis arbetet med faroklassificering liksom den internationella utvecklingen härvidlag m. m. En annan viktig fråga gäller ambitionsnivån i arbetet. Här kommer också tillsynsmyndigheternas resurser in i bilden. Enligt miljödatanämndens mening har kommittén inte tillräckligt ingående analyserat resursbehovet.

2.3.1 Klassificeringsfrågor

Försvarets forskningsanstalt: En fråga, som endast berörs i förbigående, är att klassningsunderlag skall lämnas av den som behöver få farligt gods klassat. Vart denne skall vända sig för att få hjälp med det officiella underlaget/provningen nämns inte. Klassning av t. ex. explosiva varor grundar sig på resultat av utförda prov enligt FN-rekommendationerna. Dessa prov kräver tillgång till kompetent personal, särskild utrustning och speciella lokaler, och fordrar i vissa fall även icke obetydliga riskområden. Sådana resurser finns inte i dag avsatta för ändamålet och nämns inte i resursberäkningen.

En annan sak som inte berörs i betänkandet är att varken det farliga godset eller sättet att officiellt prova det är något en gång för alla fastslaget. Erfarenhetsmässigt tillkommer ämnen med okända egenskaper, ny insikt vinnns beträffande provning, nya frågeställningar uppstår etc. Ekonomiska resurser för viss forskning/utveckling rörande provningsmetodik m. m. bör därför avsättas inom farligtgodsenheten.

Miljödatanämnden: Som exempel på svårigheter som enligt förslaget möter den nya transportmyndigheten kan nämnas klassificeringen av vad som enligt lagen skall avses med farligt gods. Transportmyndigheten skall sålunda enligt 6 § förslaget till förordning om transport av farligt gods

meddela sådana beslut. Även om nuvarande internationella regler i stor utsträckning (men således inte alltid) entydigt utpekar vilka farliga ämnen som avses, anges mera sällan kompletterande kriterier för reglernas tillämpningsområde i fråga om sammansatta produkter. Bl. a. mot bakgrunden av egna erfarenheter rörande kemisk och toxikologisk information i samhället misstänker miljödatanämnden att kommittén underskattat svårigheterna vid klassificering speciellt då det gäller riskbedömningar på grund av en varas toxiska egenskaper.

3 Tillsynsfrågan

Kammarrätten i Jönköping: Med tillfredsställelse läser man i betänkandet (s. 107) att tillsynen över landtransporterna i fortsättningen bör ske i första hand i hamnar och andra terminaler, magasin, inlämningsställen och andra fasta anläggningar, där den förebyggande effekten kan antas vara störst och tillsynsarbetet kan bedrivas under säkra förhållanden, samt att tillsynen bör vara så allsidig som möjligt. Tillfredsställelsen dämpas något då det fortsättningsvis anförs att någon annan ändring av den tillsyn som f. n. utförs av arbetarskyddsstyrelsen och yrkesinspektionen ej är avsedd än att dessa myndigheter i fortsättningen skall kunna referera till transportlagens standard samt att tullmyndigheten, som avses få ansvaret för tillsynen vid gränserna, lämpligen – utöver informationsverksamhet – bör syssla med sådant som kontroll av transporthandlingarnas överensstämmelse med godset samt av gods- och fordonsmärkning. Det vill synas som om det även i detta sammanhang är befogat att understryka vikten av att konkreta lösningar eftersträvas under det fortsatta utrednings- och lagstiftningsarbetet.

Rikspolisstyrelsen: Den föreslagna tillsynsorganisationen får ett färre antal tillsynsmyndigheter än den nuvarande vilket är positivt. Förslaget utgör en samhällsekonomisk anpassning och bygger på ett effektivt resursutnyttjande av befintliga myndigheters organisation. Förslaget till tillsynsorganisation kan i princip godtas.

Sprängämnesinspektionens tillsynsroll är oklart angiven. Den bör preciseras bättre. Styrelsen anser vidare att respektive tillsynsmyndighets ansvarsområde bör definieras och avgränsas tydligare än vad som kommit till uttryck i betänkandet.

Tillsynen skall enligt förslaget ske stickprovsvis i samband med övrig trafikövervakning. Om polisen får formell ställning av tillsynsmyndighet kommer större krav beträffande frekvens och kontinuitet i tillsynen än vad som nu är fallet att ställas på polisen. Administrationen av tillsynen har inte närmare berörts i förslaget men den kommer utan tvivel att kräva nya resurser på såväl central, regional som lokal nivå. Ett ökat utbildningsbehov kommer också att ta stora resurser i anspråk.

De befogenheter som enligt förslaget tillerkänns tillsynsmyndigheterna för genomförandet av tillsynsverksamheten bör närmare beskrivas och definieras i förordningen.

De båda lagförslagen bör kompletteras med befogenhet för den enskilde polismannen att förbjuda fortsatt färd med fordon som förs i strid mot bestämmelserna i farligtgodsförfattningarna och därvid bedöms utgöra en uppenbar fara för människor eller miljö.

Vid vissa tillfällen då polisen tvingas förbjuda fortsatt färd kan den plats där fordonet i fråga stoppats vara direkt olämplig som uppställningsplats både från trafiksäkerhets- och miljösäkerhetssynpunkt. Därför bör befogenheten att förbjuda fortsatt färd kombineras med en direkt uttalad befogenhet för den enskilde polismannen att dirigera det stoppade fordonet till en lämpligare uppställningsplats i närheten.

Avgränsningen av befogenheterna mellan å ena sidan tullen och å andra sidan polisen bör klargöras beträffande de s. k. TIR-transporterna. Polisen bör ges uttrycklig befogenhet att såväl bryta som återställa av tullmyndighet anbringsad plombering i de fall det erfordras för att genomföra tillsyn av farligtgodstransport på väg.

Försvarets materielverk: Enligt § 19 i förslaget till förordning avses två av tre transportmyndigheter (sjöfartsverket och luftfartsverket) som enligt förslaget är bemyndigade att utfärda föreskrifter att tillika vara tillsynsmyndigheter jämsides med sprängämnesinspektionen, polis- och tullmyndigheter.

Det kan ifrågasättas om icke klar åtskillnad bör göras mellan å ena sidan "föreskrivande myndighet" och å andra sidan "tillsynsmyndighet".

Enligt försvarets materielverks uppfattning bör sprängämnesinspektionen vara enda tillsynsmyndighet för försvarsmaktens transporter av farligt gods till lands, sjöss och i luften enär denna myndighet i sig innehåller särskild kompetens berörande försvarsmakten.

Socialstyrelsen: Det är helt otillfredsställande att yrkesinspektionen som enda myndighet med kunskap om de transporterade varornas hälsorisker kommer att utföra någon form av tillsyn i samband med landtransporter.

Postverket: I betänkandet, punkt 6.4, anges att det ankommer på postverket att övervaka att bestämmelserna för postbefordran av farligt gods efterlevs. Våra möjligheter att övervaka att försändelser som postbefordras inte innehåller farligt gods måste anses ganska små, i synnerhet när det gäller brevfrösendelser. Vi har givetvis ansvar för informationen till våra kunder, men eftersom vi inte kan kontrollera innehållet i försändelserna, bl. a. på grund av brevhemligheten, måste ansvaret för att bestämmelserna följs som hittills vila på avsändaren.

Statens järnvägar, SJ: När det gäller tillsynsmyndigheterna torde sprängämnesinspektionen, liksom polismyndigheterna, komma att sakna kompetens att utöva tillsyn över transportmedlet järnvägsvagn annat än för själva behållaredelen. Särskilt gäller detta specialvagnar med fast monterad behållare för bulklaster och cisternvagnar.

Trafiksäkerhetsverket, TSV: TSV har flygande inspektion som en myndighetsuppgift. Den är helt inriktad på fordonsteknisk kontroll. TSV:s trafik- och bilinspektörer genomför i allmänhet sin flygande inspektion i nära samarbete med polisen. TSV medverkar i den fordonstekniska utbildning polispersonalen behöver för sina uppgifter vid flygande inspektion.

Mot bakgrund av bilarbetstidsutredningens förslag att arbetstidskontrollen skulle överföras från arbetarskyddsstyrelsen till polisen har det ifrågasatts bl. a. av företrädare för arbetarskyddsstyrelsen om inte denna form av tillsyn med fördel kunde överföras till TSV och därvid samordnas med den tillsyn av transporter av farligt gods som behövs.

Erforderlig kompletteringsutbildning av behövligt antal bilinspektörer och av nuvarande bilarbetstidskontrollanter kan av flera skäl tänkas vara bättre (än polispersonal). Nyanställnings- och utbildningsbehoven blir mindre och den verksamhetseffekt som eftersträvas torde kunna uppnås på kortare tid. Dessutom kan en sådan flygande inspektion inriktad på teknisk kontroll av andra fordon än vanliga personbilar och på lastförankring, farligt gods, bilarbetstider m. m. samordnad inom TSV, i likhet med TSV:s nuvarande flygande inspektion, väl samordnas med polisens flygande inspektion och med den volymmässigt varierande förarprovsvksamhet TSV ändå måste ha resurser för.

Riksrevisionsverket, RRV: Utredningen föreslår att huvudansvaret för tillsyn av transporter med farligt gods inom landet skall övergå till polismyndigheterna. RRV har svårt att ta ställning till förslaget på denna punkt. Det föreslagna vidgade ansvaret för polismyndigheterna kräver rimligtvis också en ökad kunskap om farligt gods. Kostnader för utbildning etc. för polisens vidkommande har inte redovisats i betänkandet.

Utredningen föreslår vidare att tillsynen vid fasta anläggningar även i fortsättningen skal åvila arbetarskyddsstyrelsen/yrkesinspektionen. Det förtjänar att i detta sammanhang påpekas att yrkesinspektionens tillsyn endast torde vara inriktad på direkta arbetsmiljöfrågor.

Yrkesinspektionen utövar f. n. praktiskt taget inte någon tillsyn av att produktkontrollnämndens och industriverkets föreskrifter om farligt gods följs. En betydande resursförstärkning skulle således behövas för att åstadkomma en förbättrad tillsyn. Ev. kan resurser härför åstadkommas genom omprioriteringar, men hur detta skall ske måste närmare studeras.

Statens naturvårdsverk: Naturvårdsverket delar utredningens uppfattning att tillsynen bör ske där den förebyggande effekten kan antas vara störst och där tillsynen kan bedrivas under säkra former. Verket kan acceptera polisen och tullverket som tillsynsmyndigheter inom sina respektive specialområden, dvs. vägtransporter och gränskontroll.

Länsstyrelser och hälsovårdsnämnder bör behålla sitt tillsynsansvar med hänsyn främst till den kompetens respektive lokalkännedom som finns på dessa myndigheter. Verket erinrar om att man på länsstyrelsen återfinner såväl länspolischefen och försvarsenheten med dess övergri-

pande ansvar för katastrofberedskap som en naturvårdsenhet med biologiskt/naturvetenskapligt utbildad personal. Både länsstyrelse och hälsovårdsnämnd har dessutom en viss förebyggande roll när det gäller olyckor med farligt gods. Som exempel kan nämnas frågan om vägval för farliga transporter.

Även TSV bör ges en aktiv roll när det gäller tillsynsarbetet. Verkets regionala besiktningorganisation synes väl lämpad för detta och de samarbetar redan i dag med polisen, bl. a. vid s. k. flygande inspektioner. Man bör enligt verkets mening överväga att ge TSV huvudansvaret för tillsynen av vägtransporter och i stället slopa sprängämnesinspektionens tillsynsansvar.

Med den vidgade definition av farligt gods som verket föreslår kommer tillsynsansvaret enligt den föreslagna ramlagen också att täcka transport av miljöfarligt avfall.

Produktkontrollnämnden: Den föreslagna organisationen innebär att såväl naturvårdsverket som länsstyrelserna och hälsovårdsnämnderna bortfaller som tillsynsorgan. Yrkesinspektionerna är därmed de enda av de myndigheterna som kommer att utöva någon form av tillsyn i samband med landtransporter som har ett formellt och reellt kunnande beträffande godsets kemiska hälsorisker. Det synes naturligt att länsstyrelserna även fortsättningsvis bibehåller ett visst ansvar för tillsynen inom detta område, särskilt som de redan nu har att utöva tillsyn beträffande hälso- och miljöfarliga varor i tillverkar-/avsändarledet liksom över transporten av miljöfarligt avfall. Härfor talar också att länspolischefen, länspolisstrafikgrupperna och försvarsenheten med dess övergripande ansvar för räddningstjänst har naturliga samarbetsmöjligheter med naturvårdsenheterna.

Statens strålskyddsinstitut: I betänkandet föreslås att strålskyddsinstitutet och kärnkraftinspektionen även fortsättningsvis skall utnyttjas för tillsyn inom respektive myndighets specialområde. Den praktiska handläggningen i sak av transportärenden t. ex. ansökningar om transporttillstånd, kolliprototypgodkännande etc., utbildning och information av personal som berörs av transporter av radioaktiva ämnen kommer också fortsättningsvis att ligga kvar på respektive fackmyndighet enligt strålskyddsinstitutets tolkning av betänkandet. Strålskyddsinstitutet är av den uppfattningen att detta är en rationell organisation av arbetsfördelningen då en enhetlig strålskyddspolicy för allt arbete med radioaktiva ämnen även bör inkludera transportledet.

Generaltullstyrelsen: Av skäl som redovisats i betänkandet är det naturligt att tullverket får befogenhet att utöva viss tillsyn över vägtransporter. Befogenheten bör avse gränskontroll av inkommande trafik icke endast över landgränsen utan även av fordon med last som inkommer med fartyg (färjor och rorofartyg) och vilkas last tullklareras i anslutning till ankomsten för vidaretransport utan föregående upplossning vid terminal e. d. Tillsynen, som förutsätts ske stickprovsvis, bör begränsas till att i huvud-

sak omfatta kontroll av att föreskrivna handlingar medförs, att erforderliga tillstånd för transporten föreligger, att lasten stämmer med handlingarna, att transporten eller lasten är märkt på föreskrivet sätt och liknande åtgärder. Däremot ligger tillsyn av att transportmedel, godsbehållare etc. uppfyller de tekniska krav i fråga om konstruktion m. m., som kan ha föreskrivits, utanför tullverkets kompetensområde och bör sålunda inte ingå i tullverkets uppgifter.

Tullverket skulle enligt förslaget bli tillsynsmyndighet för gränsöverskridande järnvägstrafik. En sådan ordning är inte lämplig. Järnvägsföretaget har nämligen ålagts ett ansvar för tullkontrollen i fråga om varor som befordras med järnväg, vilket framgår av 77 § andra stycket tullstadgan (1973: 671). Tullverket har därför normalt inte någon anledning att i samband med gränspassagen kontrollera järnvägsvagnar som rullar in över landgränsen eller dras i land från järnvägsfärja.

Samtliga internationella järnvägsförbindelser trafikeras av statens järnvägar. Generaltullstyrelsen anser därför att statens järnvägar bör vara tillsynsmyndighet för alla gränsöverskridande transporter på järnväg.

Tullverkets tillsyn bör endast omfatta transporter när de inpasserar till landet, vilket också antyds på s. 89 i betänkandet.

Generaltullstyrelsen föreslår med hänvisning till det sagda att tullmyndigheternas tillsynsområde i 19 § förslaget till förordning om transport av farligt gods anges som "gränskontroll av transporter med fordon från utlandet" och att statens järnvägar utses till tillsynsmyndighet för järnvägstransporter.

Utredningsmannen har förutsatt att tullverkets tillsyn över transporter av farligt gods skall ske inom ramen för tullverkets nuvarande resurser. Under denna förutsättning kommer tullverkets tillsyn med nödvändighet att bli av obetydlig omfattning trots att verket vid sidan av bekämpningen av narkotikasmuggling och annan yrkesmässig smuggling i princip prioriterar arbetsuppgifter av hälso- och miljöskyddskaraktär.

Tullverkets resurser är redan i dagsläget otillräckliga för att en fullgod kontroll skall kunna utövas inom tullverkets traditionella övervakningsområden. Detta gäller även de prioriterade övervakningsområdena. Varje ny kontrolluppgift som åläggs tullverket utan att verket får ökade resurser innebär en uttunning av kontrollen.

Generaltullstyrelsen anser sig inte kunna sätta kontrollen av transporter av farligt gods före övriga kontroller inom prioriterade arbetsområden. Om kontrollen över huvud taget skall kunna bedrivas på en meningsfull ambitionsnivå erfordras resursförstärkningar.

Arbeterskyddsstyrelsen har tillstyrkt förslaget till ny tillsynsorganisation.

Yrkesinspektionen i Stockholms distrikt: Yrkesinspektionen finner det praktiskt att arbetarskyddsstyrelsen och inte transportrådet blir den övergripande tillsynsmyndigheten.

I utredningen föreslås polisen få tillsynen på väg, tullverket vid gränsstationer och yrkesinspektionen i hamnar och terminaler. Det är knappast troligt att polis och tull kommer att aktivera sig i denna verksamhet utan personalförstärkning. Vi har i dag tullstationer som är enmansbetjänade nattetid och således helt saknar möjlighet att utöva någon ytterligare kontroll.

Polisen skulle enligt utredningen utöva sin tillsyn vid rutinkontroller på väg. I dag skall polisen jämte yrkesinspektionens VTF-inspektörer kontrollera efterlevnaden av arbetstidslagstiftningen vid vägtransport. Polisens medverkan i denna tillsyn har liten omfattning. Det finns risk för att förhållandet skulle bli likartat vid tillsynen av den nya lagstiftningen om utredningens förslag genomförs.

I utredningen framhålls att tillsynspersonalen bör få erforderlig utbildning och kompetens samt att mycket få personer kan förväntas syssla med denna verksamhet. Även om utredningens påstående är riktigt har utredningen enligt yrkesinspektionens bedömning missbedömt utbildningsbehovet.

Yrkesinspektionen i Malmö distrikt: En tänkbar lösning vore att låta yrkesinspektionens vägtrafikinspektörer efter lämplig kompletterande utbildning få de formella befogenheter som behövs för en effektiv, förebyggande tillsyn. Att tillsynen sedan kan utföras i samverkan med polisen – vilket redan sker i vägarbetsärenden – är ett acceptabelt förfarande.

Yrkesinspektionen i Härnösands distrikt: Yrkesinspektionens stuveriinspektörer har i dag tillsyn av lastning och lossning av fartyg samt i viss utsträckning även av fartygen. Det är därför naturligt att yrkesinspektionen även bemyndigas utföra tillsyn vid sjötransporter.

Sprängämnesinspektionen, SÄI: Att tillsynen främst skall bedrivas vid terminaler o. d. instämmer SÄI till fullo i.

I avsnittet om resursberäkning sägs bl. a. att SÄI ej torde behöva tillföras ytterligare resurser. Eftersom FGE skall samordna och styra tillsynen beror det helt på ambitionsnivån hos FGE. Med tanke på att SÄI även skall utöva tillsyn över järnvägstransporter utesluter SÄI inte att det kan innebära behov av resursförstärkning för SÄI.

Länsstyrelsen i Stockholms län: Tillsynen av transporter av farligt gods är enligt länsstyrelsens bedömning f. n. alltför begränsad. Det förslag till ändrad ansvarsfördelning som utredningen lämnar bör kunna ligga till grund för en mer effektiv tillsynsverksamhet. Med hänsyn till att länsstyrelser och kommuner arbetar med tillståndsgivning och tillsyn enligt såväl lagen om hälso- och miljöfarliga varor som flera andra lagar och dessutom har ansvar för räddningstjänst m. m. måste dock samordningen mellan denna verksamhet och den föreslagna tillsynsorganisationen ytterligare klarläggas.

Länsstyrelsen i Kristianstads län: Transport av farligt gods innebär i första hand risker från hälso- och miljöskyddssynpunkt. Därför är det

angeläget att ansvaret får åvila en myndighet med kompetens och erfarenheter av hälso- och miljöskydd samt räddningstjänst. Att såsom föreslås i betänkandet förlägga myndighetsansvaret till transportrådet, som inte torde äga tillräcklig sakkunskap på dessa områden, finner länsstyrelsen mindre välbetänt. I stället bör den sakkunskap som finns samlad centralt på naturvårdsverket, regionalt på länsstyrelserna och lokalt hos hälsovårdsnämnderna tillvaratas när det gäller såväl myndighetsansvar som tillsyn på olika nivåer. Länsstyrelsen bör därvid liksom hittills utöva det regionala tillsynsansvaret med uppgift att samordna insatserna från de olika specialorganen såsom brand-, polis- och tullmyndigheter.

Länsstyrelsen i Malmöhus län: Den föreslagna tillsynsorganisationen innefattar inte någon myndighet med kunskap och erfarenhet av miljöskyddsproblem och räddningstjänst. Det bör vara ett absolut krav att sådan sakkunskap finns hos tillsynsmyndigheterna. Enligt länsstyrelsens uppfattning är den föreslagna tillsynsorganisationen ur dessa aspekter snarare en försämring än en förbättring av nuvarande förhållanden. Härtill kommer att organisationsförslaget ej torde kunna genomföras utan väsentliga kostnader om ambitionsnivån skall kunna vidmakthållas på i varje fall nuvarande nivå. Inom länsstyrelserna har sedan miljöskyddslagens tillkomst och därefter lagen om hälso- och miljöfarliga varor samlats kunskaper och erfarenheter om räddningstjänst, industriella miljöskyddsproblem av skilda slag samt om lagring, transport och övrig hantering av hälso- och miljöfarliga varor.

Länsstyrelsen vill i detta sammanhang också framhålla den kunskap och erfarenhet beträffande hantering av hälso- och miljöfarliga varor, som finns hos hälsovårdsnämnderna, främst i de kommuner där tillverkning eller vidarebehandling sker av här nämnda varor. Mot denna bakgrund är det angeläget, inte minst från samhällsekonomisk synpunkt, att tillvarata regionalt och lokalt tillgängliga resurser. Länsstyrelsen har i yttrande angående förslag till produktkontrollorganisation föreslagit att produktkontrollen bör inordnas i naturvårdsverket. Naturvårdsverket bör bibehållas som centralt tillsynsorgan beträffande transport av hälso- och miljöfarliga varor. Samtidigt bör också de kunskaper som finns hos länsstyrelsen, tull, polis- och brandmyndigheter tas tillvara. Länsstyrelsen bör inom länet ha en samordnande funktion i fråga om de specialmyndigheter som har att meddela föreskrifter och utöva tillsyn över transport av farligt gods. I detta sammanhang bör även beaktas vikten av att bibehålla de möjligheter till kunskapsåterföring som sedan länge etablerats mellan naturvårdsverket och länsstyrelserna inom hela miljöskyddsområdet.

Om inte ett sådant samutnyttjande av redan tillgängliga myndighetsresurser, som länsstyrelsen föreslår, tas till vara blir resultatet dels en onödigt dyr samhällsförvaltning vilket måste förhindras dels en krånglig administration vars åtskilda uppgifter företag och allmänhet har svårt att acceptera.

Länsstyrelsen i Kalmar län har avgivit ett yttrande som i allt väsentligt är likalydande med yttrandet från länsstyrelsen i Malmöhus län.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län: Kontroll över transport av farligt gods bör betraktas som en väsentlig del av den s. k. produktkontrollen. En särskild översyn av produktkontrollens organisation har nyligen genomförts. Slutsatsen var bl. a. att den regionala tillsynen borde bestå och förstärkas. Länsstyrelsen anser att transporter av farligt gods bör betraktas som övrig tillsyn inom produktkontrollen och att resurser för regional tillsyn inte kan undvaras.

Med hänsyn till länsstyrelsens ansvar och erfarenhet vad gäller tillsyn enligt miljöskyddslagen och länsstyrelsens ansvar för beredskapsplanläggning och räddningstjänst förefaller det mest ändamålsenligt att ett regionalt tillsynsansvar ligger kvar på länsstyrelsernas naturvårdsenheter. Behovet av resurser måste beaktas även här. Vad beträffar den centrala ledningen och samordningen av tillsynen ifrågasätts om inte denna av liknande skäl borde ligga på produktkontrollnämnden som hittills.

Statens brandnämnd: Brandnämnden biträder utredarens förslag beträffande sjöfartsverket, luftfartsverket, polismyndigheterna och tullmyndigheterna. Arbetsmiljöskyddsstyrelsen—yrkesinspektionen har redan detta ansvar enligt arbetsmiljölagen som också utredaren påpekar. Sprängämnesinspektionen bör enligt brandnämnden däremot ej vara tillsynsmyndighet utan som expert på explosiva och brandfarliga varor tillsammans med övriga produktkontrollerande myndigheter (statens strålskyddsinstitut, statens kärnkraftinspektion, statens naturvårdsverk m. fl.) biträda tillsynsmyndigheterna i deras ämbetsutövning.

Länsläkarorganisationen i Älvsborgs län: Vad tillsynen beträffar förefaller nu framlagt förslag väl genomtänkt. Säkerligen är det viktigt att begränsa tillsynen till de myndigheter som normalt har med trafiken att göra. Härigenom försvinner bl. a. hälsovårdsnämnden som tillsynsmyndighet, vilket förefaller riktigt då nämndens verksamhet i detta avseende ändå icke fungerat.

Södertälje kommun: Kommunen accepterar inte att den fråntas en möjlighet till insyn i transporter som nuvarande tillsynsfunktion ger.

Göteborgs kommun: Ansvaret för tillsynen har för landtransporter föreslagits bli överflyttad till yrkesinspektionen, tullmyndigheterna, polismyndigheterna och sprängämnesinspektionen. Denna åtgärd är bra eftersom ansvaret härigenom kommit ut till de myndigheter som har de reella möjligheterna att utöva tillsynen. Betänkandets förslag att tillsynen skall kunna skötas med nuvarande resurser delas inte av kommunstyrelsen. Kommunstyrelsen vill understryka vikten av att tillräckliga resurser måste tillskapas genom omfördelning av resurser eller på annat sätt för att tillsynen skall kunna bli effektiv.

Stenungsunds kommun: Förslagen betyder att på mellanlagringsstationer för miljöfarliga varor kommer tillsynen från naturvårdsverket, läns-

styrelsen samt hälsovårdsnämnderna att borttas. Den enda tillsynen kommer att ske av yrkesinspektionen enligt arbetsmiljölagen. Detta är en kraftig försämring av tillsynen på mellanlagringsstationen vad gäller den yttre miljön.

Atomlagstiftningskommittén: Enligt atomlagstiftningskommittén är det på grund av de höga säkerhetskrav som måste ställas på hanteringen av klyvbart material och den ingående sakkunskap som krävs härför utomordentligt angeläget att SKI och SSI bibehålls vid sitt nuvarande ansvar för transport av radioaktiva ämnen. Detta intresse har i förslaget tillvaratagits när det gäller myndighetsansvaret för utfärdande av föreskrifter m. m. Däremot är enligt atomlagstiftningskommittén frågan om tillsynen för landtransporter av radioaktiva ämnen inte tillfredsställande löst. Även här är det nödvändigt att SKI och SSI har kvar sitt myndighetsansvar. Det kan nämligen inte vara lämpligt att de angivna tillsynsmyndigheterna ges så långtgående befogenheter i fråga om radioaktiva ämnen som förslaget innebär, t. ex. att utan medverkan av SKI och SSI få tillträde till transportmedel och transportanordning, att ta godsprover och att under vissa omständigheter omhänderta, förstöra eller eljest oskadliggöra det transporterade godset (12 och 14 §§ förslaget till lag om transport av farligt gods).

Atomlagstiftningskommittén förordar således att SKI och SSI bibehålls vid sitt ansvar även vad avser tillsynen över landtransport av radioaktiva ämnen.

ASG AB, AB Bilspedition och Sveriges speditörförbund: De i betänkandet föreslagna tillsynsfunktionerna bör i kombination med förebyggande verksamhet vara tillräckliga åtgärder för att kunna åstadkomma efterlevnad av gällande bestämmelser. Det är av stor vikt att transportregler utformas på så sätt att de kan förstås och tillämpas av dem som hanterar och transporterar godset och att information ges om reglerna. För att underlätta förståelsen och tillämpningen av gällande föreskrifter bör lämpliga hjälpmedel såsom tabeller, checklistor, minneskort etc. utarbetas.

Det bör i sammanhanget påpekas att tullens respektive polisens kontrollmöjligheter av praktiska skäl kan bli ganska begränsade i de situationer då exempelvis kontroll sker under transport på väg eller vid en gränsstation. Tillsynen bör bli effektivast samt kunna utföras under mera tillfredsställande säkerhet om den sker vid fasta anläggningar.

Centralorganisationen SACO/SR: SACO/SR tillstyrker den föreslagna tillsynsorganisationen.

Landsorganisationen i Sverige, LO: LO delar uppfattningen att tillsynen bör vara preventiv.

Resonemanget rörande tillsynsorganisationen är i viss mån oklart. Först frågar man sig vad sprängämnesinspektionens "kompletterande tillsyn" innebär. Den skall alltså komplettera tullverket vid gränserna, yrkesinspektionen vid terminalerna, polisen på vägarna med den specifika sakkunskap som har att göra med bedömningar av det farliga godset. Men

deras sakkunskap är ju begränsad till explosions- och brandfarlighet. Hela det svåra området som gäller hälso- och miljöfarlighet är då utan kompetens.

Hur kan då hela mönstret av expertis för hälso- och miljöfarlighet utmönstras i tillsynen? Måste inte detta fungera ändå – och i så fall vid sidan om den tillsynsorganisation som ansvarar för transport av farligt gods? Enligt LO:s uppfattning måste detta belysas mer inträngande.

Samverkansfrågorna med de för produktkontrollen ansvariga myndigheterna kräver bättre specificering än vad utredningen redovisat.

LO vill också understryka att tillsynsmyndigheterna måste ges ökade resurser för att klara av sina arbetsuppgifter. Det bör vidare ifrågasättas om inte också sjötransporterna bör integreras i den organisationen.

SAS: SAS är av den mening att även tullmyndigheterna bör ingå som tillsynsmyndighet vid lufttransporter. Stor risk föreligger att försändelser innehållande farligt gods antingen av misstag på grund av bristfällig kännedom om gällande bestämmelser eller avsiktligt deklarerats som vanligt gods med de eventuella problem detta kan medföra.

Svenska transportarbetareförbundet: Kommittén föreslår en effektivare tillsyn från tillsynsmyndigheternas sida vad beträffar transporter av farligt gods samt att FGE får ansvaret för att tillsynen samordnas mellan tillsynsmyndigheterna och att föreskrifter utfärdas om inriktning och omfattning. Förbundet finner det vara betydelsefullt att denna tillsyn utförs så att den kommer att verka förebyggande genom att den i första hand sätts in vid gränskontroller, i hamnar, terminaler och dylika platser innan transporter- na påbörjas, men att den även sker ute på vägarna.

Sveriges kemiska industrikontor, Kemikontoret: Kemikontoret tillstyrker att tillsynsfunktionerna ändras på sätt som utredningen föreslagit. Härigenom skapas förutsättningar för en effektiv och kvalificerad tillsyn.

Tjänstemännens centralorganisation, TCO: Utredningsmannen slår fast att tillsynen bör verka förebyggande och att den bl. a. därför bör ske på ett så tidigt stadium av transporten som möjligt. TCO instämmer i detta och drar därmed slutsatsen att de största tillsynsinsatserna måste göras av tullverket och yrkesinspektionen (vid gränserna och i hamnar och andra terminaler). TCO ställer sig däremot frågande till att tullmyndigheten skulle ha tillsynsansvaret även för det järnvägsburna godset. Enligt tullagstiftningen har SJ i dag ansvaret för tullkontrollen för det järnvägsburna godset intill dess alla inkommande varor antingen tullklarerats för införsel till riket eller lämnar landet. Med hänsyn till detta och att statens järnvägar har egna detaljerade säkerhetsföreskrifter bör det därför vara naturligare att statens järnvägar ansvarar för den tillsynen.

Eftersom tillsynen enligt förslaget kommer att vara delad på tre myndigheter vill TCO understryka vikten av att en samordning sker mellan dessa. Det samarbete som finns mellan polis och vägtrafikinspektörer bör t. ex. kunna utvecklas och förstärkas.

Utredningsmannen utgår ifrån att den nya föreslagna organisationen samt den tillsyn som erfordras skall klaras inom ramen för myndigheternas nuvarande anslagsramar. Samtidigt ges i betänkandet en redovisning av resultat från en kontroll i Malmöhus län som visar att laglydnaden är otillfredsställande vad gäller transport av farligt gods. TCO anser att en viss resursförstärkning torde bli nödvändig, i varje fall under en inkörningsperiod, för att åstadkomma rimlig effekt av den nya lagen och organisationen.

4 Författningsförslagen

4.1 Allmänt

Kammarrätten i Jönköping har förklarat sig i väsentliga delar biträda förslaget om ett samordnat regelsystem.

Rikspolisstyrelsen: Förslagen tillgodoser i stort de krav som från polisens sida sedan flera år tillbaka ställts beträffande bl. a. en bättre samordning av bestämmelser och myndighetsansvar för transport av farligt gods samt en utjämning av skillnaderna mellan den inhemska regleringen av farligtgodstransporter och de internationella reglementena.

Förslaget till ramlag med kompletterande förordning tillstyrks i princip liksom vad avser förslaget till lag om tillsyn över vissa internationella vägtransporter av farligt gods m. m.

Försvarets materielverk: Inom försvarsmakten sker i dag mycket omfattande transporter av farligt gods främst explosiva och brandfarliga varor. För dessa transporter finns ett väl utbyggt och fungerande föreskriftssystem.

Genomförandet av i betänkandet föreslagna lag, förordning och ny organisation kommer — även med beaktande av undantagsmöjligheterna — att framtvinga ett helt förändrat regelsystem inom försvarsmakten. Arbetet härmed samt nödvändiga förändringar i övrigt kommer att medföra omfattande och kostnadskrävande insatser. I lagen föreskriven rätt för de tre transportmyndigheterna att var för sig indela klassificeringen i undergrupper kan komma att medföra allvarliga störningar av försvarsmaktens integrerade transporter till lands, sjöss och i luften främst vid utnyttjande av civila transportresurser.

På sikt torde dock förslaget innebära avsevärd förenkling och därmed större säkerhet vid transport av farligt gods jämfört med nuläget.

Mot denna bakgrund är försvaret berett att på sikt anpassa sig till föreslagna ändrade förutsättningar för transport av farligt gods.

Genomförande av remitterat förslag kommer att för försvarsmakten innebära stora kostnader och taga mycket lång tid i anspråk.

För att begränsa olägenheterna bör särbestämmelser för försvarsmakten

gällande alla transportområden intagas i förslaget till lag och förordning. Härvid måste försvarsmaktens behov av att utnyttja civila transportresurser till lands, sjöss och i luften beaktas.

Socialstyrelsen: I likhet med utredningen finner socialstyrelsen att en förenkling är nödvändig både vad gäller tillsynsansvar och lagstiftning inom området. Socialstyrelsen anser det emellertid olämpligt att lagen om hälso- och miljöfarliga varor sätts ur spel för varor under transport. Styrelsen kan inte dela utredningens ställningstagande därvidlag och finner att sådana argument som framförs bl. a. på s. 84 "faran för sammanblandning mellan produktkontrollens långsiktiga och transportregleringarnas mer omedelbara riskvärderingar" vittnar om en felsyn vad gäller behovet av säkerhet under transport. Det är angeläget att framhålla att produktkontrollen i riket avser såväl produkter som ger akuta skador som sådana som innebär risk på längre sikt. Ett urkraftträdande av lagen om hälso- och miljöfarliga varor under transport medför också tveksamhet om när lagstiftningen åter skall gälla, dvs. när transporten är avslutad. Under normala omständigheter torde det vara relativt lätt att definiera den tidpunkt varvid den särskilda transportlagstiftningen upphör att gälla och lagen om hälso- och miljöfarliga varor börjar gälla. I de fall olyckor inträffar torde betydande osäkerheter komma att uppträda beträffande varor som kommer ut i miljön, som lagras på olycksplatsen eller på tillfällig upplagsplats.

Det förhållandet att lagen om transport av farligt gods tar över övriga lagstiftningar under transport medför även att hälsovårdsnämnd och länsstyrelse inte har något tillsynsansvar för transporter. Detta är ur många synpunkter olyckligt. Kravet på säkerhet vid transport måste anses omfatta alla parter behov av skydd.

Socialstyrelsen avstyrker på skäl som ovan redovisats det förslag till reglering av transport av farligt gods som lagts fram i det remitterade betänkandet.

Sjöfartsverket: Genom lagförslaget avser man skapa en enhetlig och sammanhängande lagstiftning om transport av farligt gods. Självfallet kommer detta att underlätta lagstiftningens presentation för berörda intressenter. En förutsättning för att detta skall få praktisk betydelse är emellertid att man även samordnar utarbetandet och presentationen av myndigheternas olika tillämpningsföreskrifter. För dem som önskar skaffa sig en enhetlig bild rörande t. ex. samtliga säkerhetsfrågor på ett fartyg som transporterar farligt gods skapar den föreslagna ordningen inga mer påtagliga fördelar. Den nya lagen ersätter ingalunda alla de regler som berör dessa frågor i nuvarande sjösäkerhetsbestämmelser. En fördel förtjänar dock framhållas, nämligen att den föreslagna lagstiftningen genom sin fyllighet skapar bättre grund för utgivningen av detaljföreskrifter än vad som i dag finns i sjösäkerhetslagstiftningen.

Luftfartsverket: Luftfartsverket finner att de framlagda förslagen är transportinriktade och väl anpassade till de internationella överenskom-

meler som verket har att beakta. Verket noterar särskilt att utredaren strävat efter största möjliga samordning av regler och myndighetsansvar samt ökad harmonisering av nationella och internationella regler på transportområdet.

Transportrådet, TPR: Som utredaren har framhållit medför den nuvarande ordningen inte att myndigheter och enskilda på ett säkert och rationellt sätt kan handha frågor som rör transporter av farligt gods.

Mot bakgrund av vad nu har sagts tillstyrker TPR utredarens förslag om en gemensam lagstiftning för transporter av farligt gods.

Statskontoret: Kommittén har enligt statskontorets mening övertygande visat att det inte går att tillgodose kraven på enhetliga transportsäkerhetsbestämmelser och anpassning till internationella förhållanden med nuvarande splittring av säkerhetsbestämmelserna för transporter. Statskontoret ansluter sig därför till kommitténs förslag beträffande principerna för utformningen av författningssystemet.

Riksrevisionsverket, RRV: I fråga om sjö-, luft- och järnvägstransporter har i svensk lagstiftning en transportorienterad reglering valts, men i fråga om vägtransporter en produktorienterad reglering. Utredningen pekar på nackdelarna med detta och föreslår att en transportorienterad reglering införs även för vägtransporter.

RRV anser att det finns betydande skillnader mellan förstnämnda typer av transporter och vägtransporter, som kan motivera skillnader i regleringen. Sjö- och lufttransporter är således mer internationellt inriktade än vägtransporter, dvs. det finns ofta endast en terminalpunkt inom landet. Vägtransporter kan också vara internationella, men huvuddelen av transportererna går mellan tillverknings-, förädlings- och förvaringsställen. En produktorienterad lagstiftning där en myndighet har överblicken över varan i alla hanteringssteg är då av stort värde.

Många brister i samordning mellan olika författningar, som uppmärksammas då man försökt överföra de internationella reglerna om transporter av farligt gods till svenska föreskrifter, är sådana brister som även förekommer inom övriga hanteringsled. Lösningen bör då vara att bättre samordna de olika produktkontrollförfattningarna.

Utredningen har inte studerat i vilken omfattning nuvarande föreskrifter om transport av farligt gods kan och bör nyttjas i den nya lagstiftningen. Det föreslås att organisationskommittén också ser över denna fråga och i förekommande fall också utarbetar förslag till nya föreskrifter. Avsaknaden av detaljerade föreskrifter gör det svårt att ta ställning till om fördelarna med en transportorienterad lagstiftning för vägtransporter överväger nackdelarna. RRV anser att beslut om en sådan ramförfattning inte bör tas förrän möjligheterna undersökts att bättre samordna transportbestämmelserna för farligt gods inom ramen för en produktkontrollorienterad lagstiftning. En sådan översyn bör dock inte läggas på den föreslagna organisationskommittén.

Statens naturvårdsverk: Naturvårdsverket har svårt att acceptera utredningens starka betoning av transporter snarare än säkerhet. Vissa praktiska skäl talar dock för att transportmyndigheterna får överta hela ansvaret för regleringen av transport av farligt gods i vid mening.

Produktkontrollnämnden: Dagens situation beträffande transport av farligt gods kännetecknas bl. a. av att lagstiftningen är splittrad på olika delkomplex. För vissa slag av farligt gods gäller dessutom vid nationell och internationell transport helt olika regler. För andra slag av gods som internationellt klassas som farligt gods saknas helt nationella regler. Det anförda innebär goda argument för att sammanföra alla frågor rörande transport av farligt gods under en gemensam lag. Det förslag till ny paragraf som utredningsmannen framför är därför välkommet.

Arbetskyddsstyrelsen: Kommitténs syfte har varit att söka nå säkrare transporter genom att samordna regler och myndighetsansvar samt utjämna skillnaderna mellan nationell och internationell reglering. Detta syfte bör understödjas. Kommitténs förslag synes väl ägnat att åstadkomma en mer tillfredsställande ordning på detta område. Arbetskyddsstyrelsen tillstyrker därför i huvudsak författningsförslagen.

Statens industriverk, SIND: Författningsförslagen i utredningen utgör en konsekvens av statsmakernas beslut år 1973 att Sverige skulle ansluta sig till ADR. Erfarenheten har visat att det av praktiska skäl är nödvändigt att med en ramlag och tillhörande förordning styra upp de nationella bestämmelserna. SIND vill i detta sammanhang framhålla vikten av att kommande tillämpningsföreskrifter m. m. verkligen meddelas i så nära anslutning som möjligt till redan gällande internationella regler. Varje form av avsteg från dessa av Sverige godtagna standards för transportsäkerhet ökar osäkerheten hos dem som berörs av transporterna och inbjuder till försök att mer eller mindre medvetet kringgå bestämmelserna. Ytterligare ett skäl för Sverige att utfärda bestämmelser som är så lika de internationella som möjligt är att det i längden är dyrbart och utvecklingshämmande att arbeta med dubbla krav på säkerhet, ett för nationella transporter och ett för internationella. SIND tillstyrker författningsförslagen i dess helhet.

Sprängämnesinspektionen, SÄI: Principiellt anser SÄI det vara fel att bryta ut transportdelen ur förordningarna för explosiva och brandfarliga varor eftersom dessa produkter är mycket speciella och då särskilt vad avser säkerhetstänkande. Vid ett utbrytande av transportdelen mister man en enhetlig, kontinuerlig, riskbedömning av dessa produkter vilket kan medföra att skillnader, glidningar, i skyddstänkande och i skydds nivå kan uppstå mellan transportföreskrifterna och produktföreskrifterna jämfört med om allt, liksom nu, är samlat i produktföreskrifterna.

SÄI vill dock ej motsätta sig en utveckling enligt betänkandet men SÄI anser det i så fall som nödvändigt att den produktföreskrivande myndigheten, som har en samlad kunskap och erfarenhet om explosiva och brandfarliga varor, får delta vid utfärdande eller revidering av föreskrifterna för transport av explosiva och brandfarliga varor.

Statens kärnkraftinspektion: Kommittén har visat att många fördelar kan vinnas dels med en ramlag av den typ som föreslås, varigenom vissa grundläggande säkerhetskrav fastslås, och dels med en åtföljande förordning varigenom myndighetsuppgifterna kanaliseras till tre angivna "transportmyndigheter" såsom ansvariga för att specifika transportföreskrifter utfärdas. Fördelarna för dem som skall ta reda på reglerna och följa dem, dvs. befraktare och fraktförare, är uppenbara.

Trots att kärnkraftinspektionen i princip är positivt inställd till grundtankarna bakom kommitténs förslag måste inspektionen emellertid anmäla tveksamhet och i några fall invändningar mot författningsförslagen. Tveksamheten beror på att inspektionen ser problem i förhållandet mellan atomlagstiftningen och den föreslagna transportlagstiftningen i det att flera regler i de båda lagstiftningarna konkurrerar. Dessa problem är måhända rent lagtekniska och kan lösas med kollisionsregler och undantagsregler. Invändningarna bottnar i att vissa regler i den föreslagna transportlagstiftningen står i direkt strid med atomlagstiftningen.

Länsstyrelsen i Stockholms län: Förslaget till lag om transport av farligt gods med tillhörande förordning samt följdändringar i andra lagar tillstyrks av länsstyrelsen.

Länsstyrelsen i Malmöhus län: I utredningen har framhållits angelägenheten av ett regelsystem för transport av farligt gods som är enhetligt och så långt möjligt överensstämmer med internationella regler. Länsstyrelsen vill starkt understryka vikten av detta och åberopar därvid bl. a. erfarenheter från en på länsstyrelsens initiativ utförd kontroll av vägtransporter i Malmöhus län den 27–29 maj 1980, varvid kunde konstateras många av de brister och komplikationer som berörts i betänkandet.

Länsläkarorganisationen i Älvsborgs län: En begränsning av antalet författningar som berör transporter hade också varit önskvärd. I stället har ytterligare en lag med förordning föreslagits som direkt berör transport av farligt gods. Med hänsyn till den nuvarande splittringen i lagstiftningen är det kanske nödvändigt med en samlad lag av denna typ.

Försvarets forskningsanstalt, FOA: En övergång till enhetligare och till internationellt bruk anpassade bestämmelser för Sverige får anses välkommen. Kommitténs förslag om tre regelsystem, ett för land-, ett för sjö- och ett för flygtransport, är ett godtagbart första steg i detta avseende.

Stockholms läns landsting: Den föreslagna ramlagen är ett uttryck för ett samlat synsätt på alla transporter av farligt gods, och den tillstyrks.

Miljödatanämnden: Även om det med utgångspunkt från miljöskyddet kan te sig tveksamt att skilja ut ett visst och från risksynpunkt viktiga hanteringsmoment från annan produktkontrollagstiftning har kommittén klart identifierat vissa andra fördelar som skulle kunna uppnås om i stället transportreglerna för alla slag av farligt gods samlas i en särskild lag.

Fartygmiljöutredningen: De bestämmelser kommittén föreslår följer internationella överenskommelser. Fartygmiljöutredningen kommer att i

sina förslag kunna ta vederbörlig hänsyn till vad kommittén nu anser böra genomföras. Det remitterade betänkandet kan därför i huvudsak lämnas utan erinran.

Atomlagstiftningskommittén: Atomlagstiftningskommittén har ej någon erinran mot betänkandets förslag om att radioaktiva ämnen klassificeras som farligt gods i den föreslagna lagen om transport av farligt gods.

ASG AB, AB Bilspedition och Sveriges speditörförbund: Den föreslagna lagstiftningen avseende alla kategorier farligt gods med alla transportslag (exklusive bulktransporter till sjöss) och den inriktning förslaget har i fråga om enhetliga transportföreskrifter är också positivt och biträds, dock efter vissa kompletteringar och ändringar.

Den föreslagna lagen, som bl. a. skall bilda ramen för normgivning och säkerhetsnivå, samt den föreslagna förordningen med vissa materiella föreskrifter och bemyndiganden förväntas utgöra en god bas för bl. a. förbättrade, enhetliga transportregler och minimera den mängd oklarheter och brister som hittills rått, främst i fråga om inrikes vägtransporter av farligt gods.

Landsorganisationen i Sverige, LO: LO ser det som positivt med ett förslag om en enhetlig lag för transport av farligt gods utformad som en ramlag, från vilken alla föreskrifter i fortsättningen kan utgå och en enda ansvarig myndighet som specifikt har att ansvara för alla frågor som begränsas till transport av farligt gods.

Svensk pilotförening: Föreningen ser med tillfredsställelse att denna författning kommer till stånd.

Svenska kommunförbundet: Betänkandet inrymmer vissa förslag, som kan ge säkrare transporter med farligt gods, om man ser dessa transporter isolerade från all annan hantering av farligt gods. När man granskar det med hänsyn till all hantering av hälso- och miljöfarliga varor, varav farligt gods är en del, förefaller dock förslagen som tveksamma. Styrelsen ifrågasätter därför förslagen. Även om det föreligger ett uttalat behov – inte minst från internationella synpunkter – för en samordning av svenska bestämmelser och myndighetsfunktioner inom området "transport av farligt gods" finner styrelsen att utredningen ej lyckats påvisa några starka motiv för att denna samordning skulle kunna åstadkommas genom ytterligare bestämmelser och myndigheter. Även om sådana bestämmelser skulle avgränsas i ett speciellt regelverk, kommer all annan hantering av farligt gods och andra ämnen, som nu faller under den gemensamma beteckningen "hälso- och miljöfarliga", att även i fortsättningen styras av de olika regelsystem och myndighetsfunktioner, som under senare år tillskapats för skyddet av totalmiljön.

Svenska transportarbetareförbundet: Det är med stor tillfredsställelse förbundet konstaterar att kommittén lägger fram förslag till en lag om transport av farligt gods. Utjämnningen av skillnaderna mellan den inhemska regleringen av transport av farligt gods och de internationella bestämmelserna är inte minst värdefull.

Svenska åkeriförbundet och SHIO-Familjeföretagen: Utredningen har på ett klarsynt och förtjänstfullt sätt redovisat behoven av och skälen för de förslag, som avser samordnade bestämmelser för transport av farligt gods.

Sveriges kemiska industrikontor, Kemikontoret: Kemikontoret tillstyrker att föreslagna författningsförslag genomförs. På så sätt skulle en god grund kunna läggas för ett fortsatt effektivt arbete på ett svenskt regelsystem för transport av farligt gods i harmoni med gällande och framtida internationella regler på detta område.

Sveriges redareförening: I sjötransportsammanhang finns hittills ingen större möjlighet – utöver den som finns i sjölagen – att ålägga avlastaren, speditören eller landtransportören ett sådant ansvar som gör det lättare för en fartygsbefälhavare att kontrollera det farliga godset före inlastningen ombord. Det finns således knappast möjlighet för en befälhavare att ifrågasätta lastdokumentens riktighet då det normalt hör synnerligen många konossement till lasten i ett styckegodsfartyg.

Genom den nya lagen om transport av farligt gods samt tillhörande förordning tror föreningen att en bättre ordning nu uppnås om farligtgodsenheten FGE får den kvalitet i kunskapshänseende och auktoritet i tillsynshänseende som behövs.

Tjänstemännens centralorganisation, TCO tillstyrker lagförslaget.

Transporttekniska föreningen, TTF: Styrelsen för TTF har granskat de av kommittén föreslagna lagarna och förordningarna och har i princip intet att erinra mot dessa.

4.2 Förslagen till lag och förordning om transport av farligt gods

4.2.1 Farligt gods – hälso- och miljöfarliga varor

Kammarrätten i Jönköping: Granskningen av betänkandet har föranlett några marginalanteckningar. Sålunda uttalas (s. 54) att någon särskild värdering av följderna av långtidsinverkan på arbetstagare eller i miljön hittills i regel inte skett. Skälen härtill anges vara dels att en transport är en tillfällig företelse, vilken inte utsätter arbetstagarna för någon permanent inverkan, dels att transporter innebär en förflyttning av gods och att skyddsobjektets miljö på grund av förflyttningen förändras på ett sådant sätt att det är svårt att klart urskilja miljörisker som inte sammanfaller med transportriskerna för människor, transportmedel och annat gods. Det sagda föranleder kammarrätten att uttala att exempelvis en chaufför som utför ständigt återkommande transporter av visst slag uppenbarligen kan vara utsatt för risker på grund av godsets beskaffenhet även om varje enskild transport sedd för sig kan bedömas som ofarlig. Likaledes kan riskerna för en viss miljö vara betydande om den utsätts för ett stort antal transporter av visst slag även om den enskilda transporten i sig ej utgör någon miljöfara. Kammarrätten, som är medveten om att det hittills före-

tagna utredningsarbetet ej avsett problem av angivna slag, vill likväl understryka angelägenheten av att sådana frågor beaktas och bringas till en lösning under det fortsatta utrednings-, normgivnings- och tillsynsarbetet.

Statens naturvårdsverk: Av lagförslagets 2 § och betänkandet s. 41 och 128 f framgår ganska klart att farligt gods i huvudsak omfattar gods som är farligt vid själva transporten (brandfara, explosionsfara etc.). Som framhållits i betänkandet har därför inte heller miljöriskerna placerats särskilt högt på listan över de faktorer som måste beaktas. Denna snäva syn på begreppet farligt gods, vilken torde sammanhånga med den historiska anknytningen till transportnäringen och dess behov, såväl internationellt som nationellt, och bristen på sakkunskap i fråga om hälso- och miljörisiker har lett till att ett antal hälso- och miljöfarliga varor såsom svärnedbrytbara, cancerogena och långsiktigt giftiga substanser som i händelse av transportolycka kan medföra allvarliga miljöeffekter inte täcks av lagen och således kan transporteras utan någon av de säkerhetsåtgärder som gäller för transport av farligt gods. Några exempel på sådana ämnen är PCB, vissa vätmiddel, oljor med flampunkt över 100°, värmeöverföringsoljor, transformatorolja m. m. och råasbest.

För transport av sådant gods som inte täcks av den nya lagen om transport av farligt gods kommer lagen om hälso- och miljöfarliga varor och förordningen om miljöfarligt avfall även fortsättningsvis att gälla.

Med den föreslagna avgränsningen av farligt gods kan såväl produktkontrollnämnden som naturvårdsverket tvingas ge ut kompletterande föreskrifter för transporter med stöd av LHMV respektive förordningen om miljöfarligt avfall.

Mot denna bakgrund vill naturvårdsverket starkt understryka behovet av att farligtgodsbegreppet vidgas.

Produktkontrollnämnden: Antalet stora olyckor med farligt gods har hittills varit förhållandevis få. Genom att större mängder toxiska ämnen koncentreras i en och samma transport innebär emellertid transport av sådant gods potentiellt stora risker för bl. a. miljöskador vid passage av känsliga områden som tätbebyggda samhällen, grundvattenförande grusåsar och känsliga vattendrag.

De föreskrifter som gäller för transport av farligt gods syftar till att förebygga att godset skall orsaka skador bl. a. på människor och i miljön. Detta kan ske framför allt genom att ställa tillräckliga krav på transportutrustningen och fordonen men också på val av transportvägar och genom andra liknande åtgärder. Som framhålls i betänkandet måste härvid en avvägning göras mellan kraven på säkerhet och transportnäringens intressen av att transportererna inte onödigtvis försvåras. Detta förutsätter i sin tur att de ansvariga myndigheterna vid bedömningen av vilket gods som skall betraktas som farligt gods och vid valet av säkerhetsåtgärder har tillräcklig kunskap inte enbart i transporttekniska frågor utan även om de risker som är förenade med olika typer av gods. Det är mot denna bak-

grund väsentligt att de blivande transportmyndigheterna söker samråd med de myndigheter som har det primära ansvaret för hälsa och miljö särskilt vid bedömningen av riskerna med olika typer av gods och att de beaktar de synpunkter som därvid framförs. Av särskild vikt är härvid samrådet med naturvårdsverkets produktkontrollbyrå och produktkontrollnämnden.

Den ökade internationella anknytning som transportbestämmelserna kommer att få om den föreslagna lagstiftningen genomförs och den starkare betoningen av ett aktivt arbete inom de internationella organen som utredningsmannen föreslår bör härvid särskilt beaktas. Många av frågorna kring transport av farligt gods får i dag sitt reella avgörande hos olika internationella organ. Det är därför väsentligt att hälso- och miljövårdande myndigheter bereds möjlighet att delta i det arbete som avser internationella överläggningar om transport av farligt gods. Särskilt när det gäller frågor om kriterier, klassningsregler och vägledande förteckningar bör de även delta direkt i de internationella överläggningarna.

Länsstyrelsen i Stockholms län: Länsstyrelsen vill se hela denna fråga som ett led i en process med tillverkning och hantering, transport, förvaring, användning och destruktion av farligt gods, där kunskaperna om varorna och deras egenskaper är utomordentligt viktiga. Det är enligt länsstyrelsens mening nödvändigt att den fortsatta bearbetningen av utredningsförslaget genomförs mot en sådan bakgrund.

Länsstyrelsen i Kalmar län: Utredningen har i förslag till lag om transport av farligt gods i 2 § definierat "farligt gods" såsom "gods som består av eller innehåller ... och som på grund därav vid transport kan medföra skador på människor, djur ... osv.". Länsstyrelsen finner att, för att lagstiftningen skall kunna uppfylla de krav på omfattning som den rent allmänt sett bör äga, definitionen bör utvidgas att omfatta de risker för hälsa och miljö som över huvud taget uppstår i samband med hantering av farligt gods.

Länsstyrelsen i Malmöhus län: Utredningens definition av begreppet "farligt gods" är enligt länsstyrelsens uppfattning alltför flytande och bör därför preciseras. Begreppet bör formuleras så att risker för hälsa och miljö i samband med hantering av farligt gods inbegrips. Om inte denna vidgning av begreppet sker kommer lagstiftningen att sakna det värde som den från mera allmän synpunkt bör äga.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län: Länsstyrelsen anser att lagstiftningen om farligt gods bör kompletteras med nationella föreskrifter som reglerar all transport av ämnen som vid en transportolycka t.ex. kan förgifta en vattentäkt på lång sikt.

Miljödatanämnden: En, om än begränsad, nackdel (med lagförslaget) kan vara följande. Eftersom den föreslagna nya lagens tillämpningsområde närmast syftar till att i en nationell lag täcka motsvarande transporter av farligt gods som regleras internationellt, kommer transporter av andra slag

av gods/varor, vilka nationellt eventuellt bedöms vara förknippade med hälso- och/eller miljörisker, att regleras av annan lagstiftning t. ex. i förekommande fall genom den allmänna aktsamhetsprincipen i 5 § lagen (1973: 329) om hälso- och miljöfarliga varor.

Landsorganisationen i Sverige, LO: Man kan å ena sidan konstatera att transportledet bara är en integrerad del av ett totalt synsätt på hälso- och miljöfarlighet. Å andra sidan kan man med samma fog hävda att transportledet har så många transportspecifika inslag att detta led bör behandlas för sig. Man borde bygga samman alla riskområden inom alla olika sektorer inom ramen för en enda myndighet – ett stort och resursstarkt produktkontrollverk som ansvarade för samtliga aspekter på risk och hälso- och miljöfarlighet som i sig inkluderade ansvaret för såväl explosiva varor och brandfarliga varor som hälso- och miljöfarliga varor. Häre skulle då ansvaret för transport av farligt gods ha sin naturliga plats. Men i dagens statsfinansiella läge är en sådan tanke orealistisk. Dessutom är det en lösning på mycket lång sikt. Transport av farligt gods är det i hög grad angeläget att snabbt få en acceptabel kontroll över. LO tillstyrker därför den grundsyn som utredaren utgår ifrån i sina vidare överväganden.

4.2.2 Förhållandet till sjösäkerhetslagstiftningen

Sjöfartsverket: Från lagtekniska och formella utgångspunkter medför den föreslagna lagstiftningen vissa komplikationer. Sjöfartsverket har i detta sammanhang anledning att beröra frågan om samspelet mellan den föreslagna lagen och gällande sjösäkerhetsbestämmelser. Gällande bestämmelser om transport till sjöss av farligt gods finns i lagen (1965: 719) och förordningen (1965: 908) om säkerheten på fartyg och med stöd av dessa författningar av sjöfartsverket utfärdade detaljföreskrifter. De sistnämnda grundar sig i allt väsentligt på en internationell rekommendation – IMDG-koden – som tillämpas allmänt inom den internationella sjöfarten. Med hänsyn till det angelägna säkerhetsbehovet har sjöfartsverket låtit dessa föreskrifter gälla inom hela det tillämpningsområde som anges i 1 kap. 1 § lagen om säkerheten på fartyg. Det är nödvändigt att den föreslagna lagen om den skall ersätta lagen om säkerheten på fartyg i berörda avseenden tydligt uttrycker detta tillämpningsområde. Av motiven framgår att detta är avsikten men verket ifrågasätter om lagtexten 1 § jfr med 4 § verkligen återspeglar dessa intentioner.

Ett annat område där samordningsproblem föreligger berör tvångsmedel. Tvångsmedel behandlas i 8 kap. lagen om säkerheten på fartyg. Brister rörande säkerheten i fråga om transporter av farligt gods äventyrar ofta fartygets säkerhet så att det kan anses mest naturligt att meddela eventuella förbud eller föreläggande, med stöd av lagen om säkerheten på fartyg. Med hänsyn till de mer utbyggda ramarna i den föreslagna lagstiftningen kan det i vissa fall synas mer naturligt att inskrida enligt denna. Härvid uppstår svårigheter av följande skäl. Lagen om säkerheten på

fartyg innehåller vissa procedurregler som saknas i den föreslagna lagstiftningen. Dessa procedurregler är nödvändiga att iaktta gentemot utländska fartyg på grund av innehållet i gällande konventioner på sjöfartens område. Tillämpningen av den föreslagna lagstiftningen förutsätter inte att dessa regler tillämpas, vilket kan leda till komplikationer av folkrättsligt slag. Andra komplikationer är att lagen om säkerheten på fartyg anger ett särskilt underställningsförfarande som inte har någon motsvarighet i den föreslagna lagstiftningen och en annan besvärsordning än i den föreslagna lagen. Dessa samordningsproblem måste lösas i det kommande lagstiftningsarbetet.

I fråga om ansvarsbestämmelser föreligger konkurrens med sjölagen, lagen om säkerheten på fartyg och lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg. I kommande lagstiftningsarbete bör närmare undersökas vilka konsekvenser detta kan ha.

Vad sjöfartsverket ovan anfört bör leda till vissa ändringar av hänvisningsnatur i den föreslagna respektive gällande lagstiftningen.

4.2.3 Förhållandet till atomenergilagstiftningen

Statens kärnkraftinspektion: Det är viktigt att markera att kärnkraftinspektionen utövar sin tillsyn i första hand enligt atomenergilagen och inte enligt någon annan författning. Det finns alltså enligt inspektionens mening ingen anledning att ange kärnkraftinspektionen som tillsynsmyndighet enligt transportlagen.

Kärnkraftinspektionen har i huvudsak ingen erinran mot att de angivna transportmyndigheterna i princip får ansvaret för att föreskrifter utfärdas även för transport av klyvbart material. En oavvislig förutsättning härför är dock att kärnkraftinspektionen inom sitt kompetensområde måste få bestämma föreskrifternas innehåll. Samarbete mellan transportmyndigheten och kärnkraftinspektionen bör således ske under hela framtagningsprocessen.

Inspektionen vill emellertid framhålla, att även om sådana föreskrifter utfärdas i form av myndighetsförfattningar med stöd av transportlagen och transportförordningen, måste deras förankringar i atomenergilagen kvarstå. Härigenom kommer sanktionsreglerna i atomenergilagen och transportlagen att konkurrera med varandra. Vidare kommer fullföljdsbestämmelserna i 21 § i förslaget till förordning att kollidera med 13 § atomenergilagen. Kärnkraftinspektionen kan ej bedöma huruvida det föreslagna tillägget till 1 § atomenergilagen (s. 21 i betänkandet) är avsett som en konkurrens- eller kollisionsregel i enbart dessa hänseenden. I den mån detta tillägg till atomenergilagen är avsett att innebära att transportlagen och transportförordningen skall gälla i stället för atomenergilagen då klyvbart material befinner sig under transport, vill kärnkraftinspektionen allvarligt invända häremot. Den tillsyn kärnkraftinspektionen ålagts enligt atomenergilagen måste även utövas i samband med transporter.

Som motiv härför hänvisar inspektionen till bakgrunden till atomenergilagerna. Atomenergilagerna måste vara fullt tillämplig även under transporter. Kärnkraftinspektionens regler om fysiskt skydd för transporter utgör delvis ett fullföljande av åtaganden enligt en nyligen utarbetad konvention angående fysiskt skydd av nukleärt material. Det skulle t.ex. inte vara ändamålsenligt att bryta ut reglerna om fysiskt skydd vid transporter. De utgör nämligen en integrerad del av de villkor som gäller för tillstånden enligt 1 och 2 §§ atomenergilagerna. Detsamma gäller för vissa åtgärder (utförseltillstånd, redovisning av materialinnehav m. m.) som behövs enligt vissa internationella åtaganden med syfte att förhindra spridning av kärnvapen (safeguard).

Inspektionen vill även erinra om att ansvarigheten enligt atomansvarighetslagen i flera hänseenden är kopplad till atomenergilagerna.

Enligt 7 § tredje stycket atomansvarighetslagen gäller t.ex. att atomskada i följd av atomolycka som inträffar i Sverige under annan transport av atomsubstans än sådan som sker från eller till atomanläggning i Sverige eller i annan konventionsstat ersätts av den som innehar tillstånd till transporten enligt atomenergilagerna. Atomansvarighetslagen förutsätter alltså att det finns ett transporttillstånd enligt atomenergilagerna. Om det av kommittén föreslagna tillägget till 1 § atomenergilagerna skulle införas och detta skulle innebära att transporttillstånd enligt atomenergilagerna skulle ersättas av transporttillstånd enligt den föreslagna transportlagen, skulle således även atomansvarighetslagen behöva ändras.

Kärnkraftinspektionen vill reservera sig för att det kan finnas även andra lagtekniska aspekter på kommitténs förslag som inspektionen med sin begränsade kompetens i detta hänseende inte varit i stånd att förutse och närmare analysera.

4.2.4 Särskilt om förslaget till lag om transport av farligt gods

1 §

Göteborgs kommun: Såväl lagen som förordningen är helt inriktade på transporter av farligt gods. Med den definition på transport som anges i lagens 1 § kan problem uppstå vid reglering av säkerhetsfrågorna i samband med kortare eller längre förvaring av farligt gods på en plats och då med särskilt beaktande av riskerna för omgivningen.

Vid omlastningsterminaler och liknande anläggningar kan stora kvantiteter farligt gods mer eller mindre frekvent finnas på en plats under lång tid. Samma skyddsregler bör i dessa fall gälla beträffande förvaring som vid permanent lagring. Av denna anledning bör ordet förvaring utgå ur lagens 1 §.

ASG AB, AB Bilspedition och Sveriges speditörförbund: Begreppet "område" bör ges tolkning som bl.a. innefattar t.ex. terminalområde, inom vilket förflyttning av farligt gods kan behöva ske av annan orsak än lastning eller lossning. Det är vidare önskvärt att begreppet "förvaring"

respektive "lagring" ges närmare förklaring och avgränsas i förhållande till varandra. Som exempel kan nämnas att en på mottagningsorten i terminal lossad sändning som ej avhämtats eller utlösts av mottagaren kan sägas "förvarad" under en tid av 15 dagar efter ankomsten. Om mottagaren därefter ännu icke avhämtat eller löst godset, övergår uppdraget till att vara "lagring".

2 §

Statens brandnämnd: I specialmotiveringen påpekas att miljöfarligt avfall praktiskt taget alltid också är farligt gods. Vilken myndighet skall ansvara för transportreglerna? Enligt brandnämnden skall transportmyndigheterna ansvara för transportreglerna för alla slag av miljöfarligt avfall. I annat fall kan transportregler för visst miljöfarligt avfall komma att utfärdas av transportmyndigheten och för annat avfall av naturvårdsverket. En sådan splittring av ansvaret är enligt brandnämnden inte önskvärd.

4 §

Fartygsmiljöutredningen: Kommittén säger i specialmotiveringen till 4 § (s. 131), att syftet med första stycket är att ge den föreslagna lagen samma geografiska tillämpningsområde som lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg och luftfartslagen (1957:297).

Sjösäkerhetslagen gäller på svenskt fartyg utanför svenskt farvatten, såväl på internationellt vatten som i annan stats farvatten. I sistnämnda hänseende gäller dock den inskränkningen – som för övrigt följer av allmänt godtagna folkrättsliga grundsatser – att om svensk rätt och lagstiftningen i vederbörande främmande stat uppställer oförenliga krav i fråga om säkerheten till sjöss, får den svenska lagstiftningen vika. Vid tillkomsten av sjösäkerhetslagen ansåg emellertid föredragande statsrådet att, då sjösäkerhetsbestämmelserna genom tillkomsten av internationella konventioner på området i huvudsak är lika i sjöfartsländerna, det knappast lär inträffa i praktiken att svenska bestämmelser är oförenliga eller strider mot säkerhetsföreskrifter i det land vari fartyget befinner sig; därför behövdes ej något särskilt uttalande i lagtexten om denna fråga (prop. 1965:132 s. 92). Det har emellertid visat sig att anslutningen till säkerhetskonventionerna ej är av den omfattning man haft anledning att förvänta sig. Så länge de sjöfarande nationerna inte i en helt annan utsträckning än f. n. biträtt dessa konventioner, torde det ur principiell synpunkt vara riktigtast att icke kategoriskt hävda att en lag i detta ämne gäller utanför den lagstiftande statens territorium. Därtill kommer den omständigheten att en mer elastisk formulering möjliggör ett beaktande även av ännu ej aktuella fall. Fartygsmiljöutredningen avser på grund av det anförda att föreslå ett förbehåll av innebörd att lagens tillämpning utom svenskt farvatten skall bero av att det är förenligt med lag i främmande stat som efter överenskommelse eller eljest är tillämplig.

I luftfartslagen finns redan ett förbehåll av denna art (1 kap. 4 §). Detta torde vara ytterligare ett skäl till att upptaga en sådan bestämmelse i 4 § lagen om transport av farligt gods.

Kommitténs förslag torde innebära att lagen utan undantag skall vara tillämplig även på utländska fartyg, i den mån dessa utgör transportmedel i lagens mening (3 §). Sjösäkerhetslagen är ej generellt tillämplig beträffande utländska fartyg. Ett antal stadganden anger i vilken mån utländska fartyg omfattas av bestämmelserna i lagen. Det kan möjligen ifrågasättas om det är lämpligt att göra den nu diskuterade lagen tillämplig på utländska fartyg och kanske andra transportmedel utan varje möjlighet till undantag. Den föreslagna 6 § verkar att vara avsedd för andra ändamål.

12–14 §§

Rikspolisstyrelsen: Styrelsen föreslår att det i 12 § närmare anges vari handräckningen skall bestå. Att polisen måste lämna handräckning åt annan myndighet för t.ex. tillträde till visst utrymme eller för berörd kontrollpersonals säkerhet är en naturlig uppgift för polisen. Däremot avvisar styrelsen bestämt sådana handräckningsuppgifter som består av olika former av godsförflyttning eller provtagning.

Generaltullstyrelsen: Styrelsen har inget att erinra mot utformningen av de befogenheter som tillsynsmyndigheterna skall ha enligt 12 och 13 §§ i förslaget till lag om transport av farligt gods. Bestämmelserna i 14 § om omhändertagande och oskadliggörande av godset synes emellertid bli svåra att tillämpa eftersom det på många håll saknas fungerande mottagnings- och destruktionsanläggningar för farligt gods.

Statens kärnkraftinspektion: 12–13 §§ i lagförslaget har motsvarigheter i 6 och 10 §§ atomenergilagen och påverkar således inte kärnkraftinspektionens befogenheter.

14 § i lagförslaget är helt omöjligt att tillämpa på klyvbart material. Ingen får ta befattning med sådant material på sätt som där avses ("förstöra" godset osv.). Här föreligger alltså en klar kollision med atomenergilagen, och en kollisionsregel eller undantagsregel behövs således. Sanktions- och fullföljdsbestämmelserna i lagförslaget kolliderar också med motsvarande bestämmelser i atomenergilagen.

Statens brandnämnd: I specialmotiveringen till 13 § anges att olämplig last skall kunna dirigeras till kommunal soptipp. Enligt brandnämnden är det en mycket olämplig rekommendation eftersom soptipparna i regel inte är byggda för att ta emot denna typ av varor. Särskilda deponeringsplatser bör väljas i stället.

Det exempel som ges i specialmotiveringen till 14 § är ett exempel på ett typiskt fall där räddningstjänsten skall ingripa. Brandnämndens mening är att tillsynsmyndigheten inte skall befatta sig med räddningstjänst. Paragrafen i fråga bör utgå.

16 §

Kammarrätten i Jönköping: Ansvarsbestämmelserna i 16 § förslaget till lag om transport av farligt gods är av en i förvaltningsrättsliga författningar tidigare använd typ; se t. ex. de likartade bestämmelserna i 30 § livsmedelslagen (1971:511). Kammarrätten anser sig böra ifrågasätta om inte 8 § i lagförslaget har ett alltför allmänt formulerat innehåll för att utgöra ett lämpligt underlag för ansvarsbestämmelsen. Det kan vidare ifrågasättas om det i nu förevarande sammanhang är lämpligt att använda tekniken att först införa en ansvarsbestämmelse, som skall tillämpas på föreskrifter som senare utfärdas bl. a. av myndigheter som regeringen utser samt på förelägganden eller förbud som senare meddelas av tillsynsmyndigheter. I vad avser transporter av farligt gods kan det bli fråga om ett ej helt ringa antal myndigheter, av vilka några kan antas sakna överblick över hela transportområdet. Det synes då vara en uppenbar risk att en och samma ansvarsbestämmelse kan komma att avse en stor och disparat samling brott mot föreskrifter, förelägganden och förbud av de mest skilda slag. På grund härav torde ansvarsbestämmelsen böra tas under nytt övervägande. Möjligen borde sanktionen mot flertalet förelägganden och förbud utgöras av vite i stället för straff.

Rikspolisstyrelsen: Det är ytterst väsentligt för tillsynsverksamhetens effektiva bedrivande att ansvarsområdet för respektive avsändare, transportör och förare avgränsas enkelt och klart.

Enligt styrelsens mening skulle det ha varit värdefullt om man kunnat kombinera den föreslagna ansvarsföljden med ett ekonomiskt sanktions-system av avgiftsmodell. Även om kommittén inte lyckats komma fram till någon lämplig beräkningsgrund för ett avgiftssystem så bör arbetet med att söka finna en sådan grund fortsätta.

Övrigt

Försvarets materielverk: I förslaget till lag bör införas ytterligare en paragraf, som reglerar lagens tillämpning vid beredskapstillstånd och i krig samt vid transporter i fred som är av synnerlig vikt för rikets försvar och beträffande vilka ett omedelbart behov föreligger med hänsyn till bl. a. beredskapskrav.

*4.2.5 Särskilt om förslaget till förordning om transport av farligt gods**6, 11 och 12 §§*

Statens järnvägar, SJ: SJ förutsätter att det mellan avsändaren och järnvägen slutna befodringsavtalet får innefatta det i 11 § punkt 2 angivna intygandet att godset uppfyller de i författningarna stipulerade villkoren.

Sändningar på internationell järnvägsfraktsedel måste i vilket fall som helst undantas från stipulationerna om intygande.

(12 §) Det förekommer en hel del transporter av farligt gods vid vilka riskerna i realiteten är små. Typexempel: säkerhetsändstickor, viss am-

muniton m. m. av transportklass E. Att kräva skriftlig instruktion för allt farligt gods synes vara att gå för långt.

Även i fråga om den skriftliga instruktionen måste sändningar på internationell fraktsedel undantas. (Instruktioner och intyganden är med vissa undantag inte föreskrivna i RID.)

Statens brandnämnd: Enligt brandnämnden bör transportmyndigheten föreskriva vad godsdeklarationen och instruktionen skall innehålla. Detaljanvisningar bör undvikas i förordningen. Brandnämnden vill också framhålla att instruktionerna vid vägtransport f. n. är riktade till fordonsföraren och i många fall inte är till någon större hjälp för räddningstjänsten vid transportolyckor med farliga kemikalier. Möjligen kan de ge upplysning om vilken kemikalie det är fråga om.

ASG AB, AB Bilspedition och Sveriges speditörförbund: I en mängd fall kan det av praktiska skäl vara svårt att avge/erhålla ett intyg, exempelvis vid övergång från ett transportmedel till ett annat. Det kan gälla vid övergång från sjö- respektive från lufttransport till landtransport, där av administrativa skäl bl. a. "nya transporthandlingar" utfärdas av en omlastningsspeditor. Här avses internationell transport, import till Sverige alternativt genomgångstransport (transitering). Ett intyg för landtransport kan varken importör eller speditor avge. Avsändaren (den ursprunglige) kan vara exempelvis ett företag i ett land där ADR eller RID är helt okända.

Vi vill alltså peka på svårigheterna i vissa fall att kunna uppfylla kravet beträffande avsändareintyg.

"Avsändaren" är enligt förslaget den som till annan överlämnar eller eljest tillhandahåller farligt gods till transport eller som för egen räkning transporterar sådant. Termen avsändare används inom land- och lufttransporträtten för att beteckna den som ingått avtalet med transportören. Fraktavtalet bekräftas som regel genom upprättandet av fraktsedel, där den som med transportören ingått avtalet anges som avsändare. Med hänsyn till de skyldigheter som åvilar avsändaren enligt 11 § och de rättsverkningar som följer av att ej ha iakttagit dessa föreskrifter, är det angeläget att med olika utgångspunkter få klarlagt vem som är att betrakta som avsändare. Om så inte kan ske i författningstexten, bör ett förtydligande ske i propositionen.

20–22 §§

Kammarrätten i Jönköping: Fullföljdsbestämmelserna i förslaget till förordning om transport av farligt gods föranleder ingen invändning från kammarrättens sida.

Statens naturvårdsverk: Det av utredningen föreslagna fullföljdssystemet förefaller onödigt krångligt. Länsstyrelsen och regeringen bör kunna räkna som första respektive sista instans vid eventuella besvär.

4.2.6 Förslagen till lag om tillsyn över vissa internationella vägtransporter av farligt gods och ändring i förordningen om internationella vägtransporter av farligt gods

Rikspolisstyrelsen: Samma maximistraff bör vara föreskrivet (fängelse i högst ett år) oavsett om det gäller brott mot de nationella eller de internationella transportreglerna.

Vad som föreskrivits i 17 § förslaget till lag om transport av farligt gods bör även införas i förslaget till lag om tillsyn över vissa internationella vägtransporter av farligt gods m. m. Endast offentliga funktionärer synes kunna drabbas av straffansvar vid brott mot bestämmelserna i 17 §.

Generaltullstyrelsen: Utredningsmannen har inte motiverat behovet av en särskild lag för ADR-transporter. Styrelsen ifrågasätter om det inte skulle vara möjligt att inarbeta de föreskrifter som ADR-konventionen kan föranleda i den föreslagna lagen om transport av farligt gods. Om emellertid ADR-transporter helt eller i vissa avseenden skall undantas från nämnda lags tillämpningsområde synes detta kräva en uttrycklig föreskrift härom – jfr 7 § andra stycket i förslaget till lag om transport av farligt gods.

5 Postbefordran

Statens industriverk, SIND: I fråga om posten innehåller utredningen endast en ytlig beskrivning utan hänsyn till att posten dels bedriver egen transportverksamhet, postbefordran, dels anlitar samtliga transportsätt för att kunna utföra denna postbefordran. De regler som gäller för postbefordran måste därför samordnas med de regler som gäller för den utompostala transportteknik som används.

SAS: I dag är all befordran av farligt gods med flyg underkastad bestämmelserna i IATA RAR, medan däremot postverkets bestämmelser inte svarar mot dem. Postverket "strävar efter att anknyta föreskrifterna till någon befintlig regelsamling, varvid man valt den mest restriktiva regelsamlingen, nämligen IATA RAR." Frågan är om inte den nya lagen bör stadfästa att flygpostbefordran skall vara underkastad samma bestämmelser som i övrigt gäller för befordran av farligt gods med flyg.

6 Genomförandet och tidpunkten för ikraftträdandet

Rikspolisstyrelsen: Kommitténs förslag om tillkallande av en organisationskommitté för att närmare utforma den nya organisationen tillstyrks. Styrelsen förutsätter ett nära samråd mellan organisationskommittén och de föreslagna tillsynsmyndigheterna under arbetet med uppbyggnaden av organisationen.

Reformen bör genomföras i ett sammanhang.

Statens järnvägar, SJ: Att utan vidare sätta RID i kraft för inländsk trafik låter sig inte göra. Dels måste denna författning först översättas till svenska, dels måste avgöras hur transporter av explosiva varor skall regleras. Sistnämnda fråga gäller även ADR. Försvaret har i varje fall tidigare energiskt påtalat de omställningssvårigheter och dryga kostnader som skulle bli följden om bestämmelserna i RID/ADR skulle generellt tillämpas även för inländska transporter. Om likväl dessa bestämmelser – RID/ADR klass 1 a, 1 b och 1 c – sätts i kraft, kan försvaret komma att kräva att under viss, kanske lång övergångstid få tillämpa nuvarande föreskrifter. För transportföretagen, särskilt för SJ, skulle det emellertid vara mycket olägligt att för befordran av explosiva varor tillämpa helt olika regelverk och taxor beroende på om det rör sig om "civila" produkter eller transporter för försvarets räkning.

Vad avser tidpunkten för genomförandet av de nya författningarna är det naturligtvis önskvärt att nuvarande osäkerhetstillstånd inom området för transport av farligt gods inte förlängs mer än nödvändigt. Förutsättningarna för ett genomförande redan fr. o. m. den 1 januari 1982 måste emellertid noga penetreras.

Transportrådet, TPR: Med hänsyn till att verksamheten bör inlemmas i TPR:s organisation i övrigt saknas enligt TPR anledning att tillsätta en organisationskommitté av det slag utredaren har förordat. De uppgifter kommittén föreslagits få kan i stället utföras av en särskild arbetsgrupp i TPR:s regi. I arbetsgruppen bör förutom tjänstemän från TPR ingå de experter från annat håll som behövs för att fullgöra uppgifterna.

Statens industriverk, SIND: En förutsättning för att den föreslagna reformen inte skall föra FGE och transportintressenterna in i ett rättsligt vakuum och ett praktiskt kaos är att följdändringar i nu gällande författningar utarbetas innan FGE börjar sitt arbete.

SIND vill stryka under vikten av att den föreslagna organisationskommittén ges tid och resurser att förbereda FGE:s arbete. Att låta den föreslagna lagstiftningen träda i kraft utan att de praktiska detaljerna är klara kommer att leda till allvarliga konsekvenser för näringslivet och transportsektorn.

Övergångsskedet mellan det nuvarande produktkontrollorienterade systemet och det föreslagna transportorienterade systemet kommer att bli svårt och tidsödande. Att dimensionera FGE för dessa inledande arbetsuppgifter är olämpligt. Enligt SIND:s uppfattning måste man räkna med att den föreslagna organisationskommittén fortsätter sitt arbete även en tid efter det FGE börjat sin verksamhet.

Järnvägarnas dubbla roll som fraktförare och myndighet kräver en grannliga prövning av var gränsen skall dras då myndighetsansvaret förs över till FGE. Någon sådan analys har inte gjorts i utredningen. Detta är en synnerligen viktig uppgift för den förutsatta organisationskommittén.

ASG AB, AB Bilspedition och Sveriges speditörförbund: En förnyad prövning av frågan om det samlade myndighetsansvaret (för alla transportslag) bör inte få utgöra något hinder mot ett genomförande av de föreslagna åtgärderna i övrigt. Det är angeläget att man så snabbt som möjligt utformar föreskrifter för nationella vägtransporter med inriktning på att "samma regler" skall gälla för dessa transporter som för internationella vägtransporter enligt ADR. De föreskrifter som redan finns och som baserats på produktkontrollförfattningarna bör gälla endast under en kortare övergångsperiod.

Svenska transportarbetareförbundet: Förbundet finner det vara angeläget att den i betänkandet föreslagna organisationskommittén med uppgift att närmare utforma den nya organisationen efter föreslagna principer och utarbeta de nya föreskrifter för vägtransporter som erfordras med det snaraste kan påbörja sitt arbete.

1 Förslag till Lag om transport av farligt gods

Härigenom föreskrivs följande.

Inledande bestämmelser

1 § Med transport förstås 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 som sker endast inom ett område där tillverkning, lagring eller förbrukning av farligt gods äger rum.

2 § Med farligt gods förstås i denna lag gods som består av eller innehåller

- explosiva varor,
- komprimerade, kondenserade eller under tryck lösta gaser,
- brandfarliga vätskor,
- brandfarliga fasta varor,
- självantändande varor,
- varor som utvecklar brandfarlig gas vid kontakt med vatten,
- oxiderande varor,
- organiska peroxider,
- giftiga varor,
- vämjeliga varor,
- varor med benägenhet att orsaka infektioner,
- radioaktiva varor,
- frätande varor samt
- magnetiskt material

och som på grund därav vid transport kan medföra skador på människor, djur, egendom eller i miljön eller påverka transportmedlets säkra framförande.

3 § Med transportmedel förstås 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 samt
4. fartyg i den utsträckning som det i dem transporteras gods i förpackad form, i containrar, flyttbara tankar eller transportmedel enligt punkt 1 och 2.

4 § I fråga om transporter med svenska fartyg eller svenska luftfartyg gäller denna lag även utom riket om inte detta strider mot den främmande lag som är tillämplig.

I fråga om örlogsfartyg och militära luftfartyg gäller denna lag endast såvitt regeringen förordnar därom.

I fråga om radioaktiva varor gäller denna lag endast i den mån den är förenlig med atomenergilagen (1956:306) respektive strålskyddslagen (1958:110).

5 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att meddela föreskrifter om vad som vid respektive land-, sjö- och lufttransporter skall förstås med i 2 § angivna varuslag.

6 § Regeringen bemyndigas att föreskriva eller för särskilt fall besluta om undantag från lagens tillämpning på

1. vissa transporter eller vissa slag av transporter,
2. försvarsmakten,
3. utländska fartyg eller luftfartyg.

Regeringen får överlåta åt en myndighet att föreskriva eller för särskilt fall besluta om undantag enligt första stycket 1 och 2.

Säkerhetsbestämmelser m. m.

7 § Transport får ske endast på de villkor och under de förutsättningar som anges i denna lag.

Om vissa internationella transporter av farligt gods finns särskilda bestämmelser.

8 § Vid transport skall de åtgärder vidtas och den försiktighet iakttas som fordras för att hindra och motverka, att det farliga godset orsakar skador på människor, djur, egendom och i miljön. Transportmedel och andra transportanordningar skall vara av sådan beskaffenhet att de står emot påkänningarna vid transport.

9 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att meddela föreskrifter om klassificering av farligt gods, transportmedel och andra transportanordningar, märkning, uppgiftsplikt, säkerhetsutrustning, lastning, lossning, förvaring och annan hantering av farligt gods samt om försiktighetsmått och åtgärder i övrigt, allt i den utsträckning som krävs från transportsäkerhetssynpunkt.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att föreskriva att transportmedel och andra transportanordningar får användas vid transport endast om de är provade och godkända.

10 § Om det är av särskild betydelse från transportsäkerhetssynpunkt får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer förbjuda vissa slag av transporter eller föreskriva att vissa slag av transporter får ske endast efter tillstånd eller förhandsanmälan.

Tillsyn m. m.

11 § Tillsynen över efterlevnaden av denna lag och de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen skall utövas av den myndighet som regeringen bestämmer.

12 § För tillsynen enligt denna lag äger en tillsynsmyndighet tillträde till områden, lokaler och andra utrymmen, som används i samband med transport, eller till transportmedel och transportanordningar. En myndighet får begära de upplysningar, handlingar och prov som behövs för tillsynen. Ett uttaget prov berättigar inte till någon ersättning.

Det åligger polismyndigheterna att lämna den handräckning som behövs för tillsynen.

13 § En tillsynsmyndighet får meddela de förelägganden eller förbud som uppenbart behövs för att denna lag eller de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen skall efterlevas.

I beslut om föreläggande eller förbud kan tillsynsmyndigheten utsätta vite.

Underlåter någon att vidta en förelagd åtgärd, får tillsynsmyndigheten förordna om rättelse på den försumliges bekostnad.

14 § Regeringen bemyndigas att föreskriva om skyldighet för polisman att hindra fortsatt transport om transporten strider mot denna lag eller med stöd av lagen meddelade föreskrifter och fortsatt transport inte kan ske utan påtaglig risk för skada.

15 § Regeringen bemyndigas att föreskriva om avgifter för verksamhet enligt denna lag.

Ansvar m. m.

16 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

1. föreskrifter som meddelats med stöd av 9 eller 10 §,
2. förelägganden eller förbud som meddelats med stöd av 13 §, dock inte om föreläggandet eller förbudet omfattas av ett vitesföreläggande döms till böter eller fängelse i högst ett år.

Ansvar enligt första stycket inträder inte om ansvar för gärningen kan ådömas enligt brottsbalken.

17 § Den som har tagit befattning med ett ärende som avses i denna lag får inte obehörigen röja eller utnyttja vad han därvid har erfarit om någons affärs- eller driftförhållande.

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

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Regeringen får meddela de övergångsbestämmelser som behövs.

2 Förslag till

Lag om internationella vägtransporter av farligt gods

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Artiklarna 1 och 2 i den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR) och bestämmelserna i bilagorna A och B till överenskommelsen skall gälla i fråga om sådana här i riket utförda internationella vägtransporter som avses i överenskommelsen.

Bilagorna till ADR anses som delar av överenskommelsen.

Artiklarna 1, 2 och 14 i överenskommelsen har den lydelse som en till denna lag fogad bilaga utvisar.

2 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att föreskriva att sådana ändringar i bilagorna till ADR, som enligt artikel 14 skall anses antagna, skall gälla för transporter som avses i 1 §.

Regeringen bemyndigas att ange de myndigheter som för Sveriges del skall förstås med behöriga myndigheter enligt bilagorna till ADR.

3 § Tillsynen över efterlevnaden av de föreskrifter som avses i 1 § skall utövas av de myndigheter som regeringen bestämmer.

4 § För tillsynen enligt denna lag äger en tillsynsmyndighet tillträde till områden, lokaler och andra utrymmen, som används i samband med sådan transport som avses i 1 §, eller till transportmedel och transportanordningar. Myndigheten får begära de upplysningar, handlingar och prov som behövs för tillsynen. Ett uttaget prov berättigar inte till någon ersättning.

Det åligger polismyndigheterna att lämna den handräckning som behövs för tillsynen.

5 § En tillsynsmyndighet får meddela de förelägganden eller förbud som uppenbart behövs för att föreskrifter som avses i 1 § skall efterlevas.

I ett beslut om föreläggande eller förbud kan tillsynsmyndigheten utsätta vite.

Underlåter någon att vidta en förelagd åtgärd, får tillsynsmyndigheten förordna om rättelse på den försumliges bekostnad.

6 § Regeringen bemyndigas föreskriva om skyldighet för polisman att hindra fortsatt transport om transporten strider mot föreskrifter som avses i 1 § och fortsatt transport inte kan ske utan påtaglig risk för skada.

7 § Den som i fråga om transport som avses i 1 § uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

1. föreskrifter som meddelats i eller med stöd av överenskommelsen,
 2. förelägganden eller förbud som meddelats med stöd av 5 §, dock inte om föreläggandet eller förbudet omfattas av ett vitesföreläggande,
- döms till böter eller fängelse i högst ett år.

Ansvar enligt första stycket inträder inte om ansvar för gärningen kan ådömas enligt brottsbalken.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. När lagen träder i kraft skall förordningen (1974: 35) om internationell vägtransport av farligt gods skall upphöra att gälla.

Bilaga till lagen (1982:000) om internationella vägtransporter av farligt gods

Översättning

European Agreement concerning the international carriage of dangerous goods by road (ADR)

Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR)

Europeisk överenskommelse om internationell transport av farligt gods på väg (ADR)

The Contracting Parties,

Les Parties contractantes,

De fördragsslutande parterna,

Desiring to increase the safety of international transport by road,

Désireuses d'accroître la sécurité des transports internationaux par route,

vilka eftersträvar att öka säkerheten vid internationell transport av farligt gods på väg,

Have agreed as follows:

Sont convenues de ce qui suit:

har överenskommit om följande:

Article 1

For the purpose of this Agreement,

(a) The term "vehicle" shall mean motor vehicles, articulated vehicles, trailers and semi-trailers, as defined in article 4 of the Convention on Road Traffic of 19 September 1949, other than vehicles belonging to or under the orders of the armed forces of a Contracting Party;

Article premier

Aux fins du présent Accord, on entend:

a) Par « véhicules », les automobiles, les véhicules articulés, les remorques et les semi-remorques, tels qu'ils sont définis par l'article 4 de la Convention sur la circulation routière en date du 19 septembre 1949, à l'exception des véhicules qui appartiennent aux forces armées d'une Partie contractante ou se trouvent sous la responsabilité de ces forces armées;

Artikel 1

I denna överenskommelse förstås med

a) "fordon" sådana motorfordon, sammansatta fordon, släpvagnar och påhängsvagnar som avses i artikel 4 i konventionen den 19 september 1949 rörande vägtrafik, med undantag dock för fordon som tillhör någon parts krigsmakt eller för vilka krigsmakten är ansvarig,

(b) The term "dangerous goods" shall mean those substances and articles the international carriage by road of which is prohibited by, or authorized only on certain conditions by, annexes A and B;

b) Par « marchandises dangereuses », les matières et objets dont les annexes A et B interdisent le transport international par route ou ne l'autorisent que sous certaines conditions;

b) "farligt gods" de ämnen och föremål, vilka enligt bilagorna A och B ej får transporteras i internationell trafik på väg eller får transporteras sålunda endast på särskilda villkor,

(c) The term "international transport" shall mean any transport operation performed on the territory of at least two Contracting Parties by vehicles defined in (a) above.

c) Par « transport international », tout transport effectué sur le territoire d'au moins deux Parties contractantes par des véhicules définis en a ci-dessus.

c) "internationell transport" sådan transport som på minst två fördragsslutande parters områden utföres med fordon som avses ovan under a).

Article 2

1. Subject to the provisions of article 4, paragraph 3, dangerous goods barred from carriage by annex A shall not be accepted for international transport.

2. International transport of other dangerous goods shall be authorized subject to compliance with:

(a) The conditions laid down in annex A for the goods in question, in particular as regards their packaging and labelling, and

(b) The conditions laid down in annex B, in particular as regards the construction, equipment and operation of the vehicle carrying the goods in question, subject to the provisions of article 4, paragraph 2.

Article 2

1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 de l'article 4, les marchandises dangereuses dont l'annexe A exclut le transport ne doivent pas faire l'objet d'un transport international.

2. Les transports internationaux des autres marchandises dangereuses sont autorisés, si sont remplies:

a) Les conditions qu'impose l'annexe A pour les marchandises en cause, notamment pour leur emballage et leur étiquetage, et

b) Les conditions qu'impose l'annexe B, notamment pour la construction, l'équipement et la circulation du véhicule transportant les marchandises en cause, sous réserve des prescriptions du paragraphe 2 de l'article 4.

Artikel 2

1. Om ej annat följer av bestämmelserna i artikel 4 punkt 3, får farligt gods som enligt bilaga A är uteslutet från transport ej mottagas för internationell transport.

2. Internationell transport av annat farligt gods är tillåten under förutsättning att följande villkor är uppfyllda, nämligen

a) de villkor som föreskrives i bilaga A för det gods varom fråga är, särskilt i vad avser förpackning och etikettering, samt

b) de villkor som föreskrives i bilaga B, särskilt i vad avser konstruktion och utrustning samt handhavande i trafiken av det fordon varmed godset transporteras, om ej annat följer av bestämmelserna i artikel 4 punkt 2.

Article 14

1. Independently of the revision procedure provided for in article 13, any Contracting Party may propose one or more amendments to the annexes to this Agreement. To that end it shall transmit the text thereof to the Secretary-General of the United Nations. The Secretary-General may also propose amendments to the annexes to this Agreement for the purpose of ensuring concordance between those annexes and other international agreements concerning the carriage of dangerous goods.

Article 14

1. Indépendamment de la procédure de révision prévue à l'article 13, toute Partie contractante pourra proposer un ou plusieurs amendements aux annexes du présent Accord. A cet effet, elle en transmettra le texte au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Pour obtenir la concordance de ces annexes avec les autres accords internationaux relatifs au transport des marchandises dangereuses, le Secrétaire général pourra également proposer des amendements aux annexes du présent Accord.

Artikel 14

1. Utan hinder av bestämmelserna i artikel 13 rörande revisionsförfarandet får fördragslutande part föreslå en eller flera ändringar i bilagorna till denna överenskommelse. Texten till sådant ändringsförslag skall därvid tillställas Förenta nationernas generalsekreterare. I syfte att åvägabringa överenskommelse mellan bilagorna till denna överenskommelse och övriga internationella fördrag rörande transport av farligt gods kan även generalsekreteraren föreslå ändringar i dessa bilagor.

2. The Secretary-General shall transmit any proposal made under paragraph 1 of this article to all Contracting Parties and inform thereof of the other countries referred to in article 6, paragraph 1.

3. Any proposed amendment to the annexes shall be deemed to be accepted unless, within three months from the date on which the Secretary-General circulates it, at least one-third of the Contracting Parties, or five of them if one-third exceeds that figure, have given the Secretary-General written notification of their objection to the proposed amendment. If the amendment is deemed to be accepted, it shall enter into force for all the Contracting Parties, either on the expiry of a further period of three months or, in cases where similar amendments have been or are likely to be made to the other international agreements referred to in paragraph 1 of this article, on the expiry of a period the duration of which shall be determined by the Secretary-General in such a way as to allow, wherever possible, the simultaneous entry into force of the amendment and those that have been or are likely to be made to such other agreements; such period shall not, however, be of less than one month's duration.

4. The Secretary-General shall, as soon as possible, notify all Contracting Parties and all the countries referred to in article 6, para-

2. Le Secrétaire général communiquera à toutes les Parties contractantes et portera à la connaissance des autres pays visés au paragraphe 1 de l'article 6 toute proposition faite conformément au paragraphe 1 du présent article.

3. Tout projet d'amendement aux annexes sera réputé accepté à moins que, dans le délai de trois mois à compter de la date à laquelle le Secrétaire général l'a transmis, le tiers au moins des Parties contractantes, ou cinq d'entre elles si le tiers est supérieur à ce chiffre, n'aient notifié par écrit au Secrétaire général leur opposition à l'amendement proposé. Si l'amendement est réputé accepté, il entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes soit à l'expiration d'un nouveau délai de trois mois, soit, au cas où des amendements analogues ont été apportés ou seront vraisemblablement apportés aux autres accords internationaux visés au paragraphe 1 du présent article, à l'expiration d'un délai qui sera fixé par le Secrétaire général de façon à permettre dans toute la mesure du possible l'entrée en vigueur simultanée de l'amendement et de ceux qui ont été ou seront vraisemblablement apportés à ces autres accords; le délai ne pourra, toutefois, être inférieur à un mois.

4. Le Secrétaire général communiquera le plus tôt possible à toutes les Parties contractantes et à tous les pays visés au paragraphe 1

2. Generalsekreteraren skall delge samtliga fördragsslutande parter ändringsförslag som framlagts i enlighet med punkt 1 i denna artikel och skall därom jämväl underrätta övriga i artikel 6 punkt 1 avsedda stater.

3. Förslag om ändring i bilagorna skall anses antaget, om ej inom tre månader från den dag, då förslaget blev av generalsekreteraren utsänt, minst en tredjedel av de fördragsslutande parterna — eller fem av dem, om en tredjedel överstiger detta antal — skriftligen underrättat generalsekreteraren om att de motsätter sig den föreslagna ändringen. Är ändringen antagen såsom antagen, träder den i kraft för samtliga fördragsslutande parter antingen vid utgången av en ytterligare tremånadersperiod eller — i det fall att liknande ändringar vidtagits eller med sannolikhet kommer att vidtagas i de övriga internationella fördrag vilka avses i punkt 1 i denna artikel — vid utgången av en tid som av generalsekreteraren bestämmes på sådant sätt att ändringen, om möjligt, kan träda i kraft samtidigt med de ändringar som vidtagits eller med sannolikhet kommer att vidtagas i de övriga fördragen, dock att denna tid ej får vara kortare än en månad.

4. Generalsekreteraren skall snarast möjligt underrätta samtliga fördragsslutande parter och samtliga de stater som avses i artikel 6

graph 1, of any objection which may be received from the Contracting Parties to a proposed amendment.

5. If the proposed amendment to the annexes is not deemed to be accepted, but if at least one Contracting Party other than the Contracting Party which proposed the amendment has given the Secretary-General written notification of its agreement to the proposal, a meeting of all the Contracting Parties and all the countries referred to in article 6, paragraph 1, shall be convened by the Secretary-General within three months after the expiry of the period of three months within which, under paragraph 3 of this article, notification must be given of objection to the amendment. The Secretary-General may also invite to such meeting representatives of:

(a) Inter-governmental organizations which are concerned with transport matters;

(b) International non-governmental organizations whose activities are directly related to the transport of dangerous goods in the territories of the Contracting Parties.

6. Any amendment adopted by more than half the total number of Contracting Parties at a meeting convened in accordance with paragraph 5 of this article shall enter into force for all Contracting Parties in accordance with the procedure agreed at such meeting by the majority of the Con-

de l'article 6 toute objection reçue des Parties contractantes contre un amendement proposé.

5. Si le projet d'amendement aux annexes n'est pas réputé accepté, mais si au moins une Partie contractante autre que celle qui l'a proposé a notifié par écrit au Secrétaire général son accord sur le projet, une réunion de toutes les Parties contractantes et de tous les pays visés au paragraphe 1 de l'article 6 sera convoquée par le Secrétaire général dans un délai de trois mois à compter de l'expiration du délai de trois mois prévu par le paragraphe 3 du présent article pour s'opposer à l'amendement. Le Secrétaire général peut inviter également à cette réunion des représentants:

a) Des organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport;

b) Des organisations internationales non gouvernementales dont les activités sont liées directement aux transports de marchandises dangereuses sur les territoires des Parties contractantes.

6. Tout amendement adopté par plus de la moitié du nombre total des Parties contractantes à une réunion convoquée conformément au paragraphe 5 du présent article entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes conformément aux modalités décidées lors de ladite réunion par la majori-

punkt 1 om varje invändning mot en föreslagen ändring som han mottagit från en fördragsslutande part.

5. Är förslag till ändring i bilagorna ej att anse som antaget men har minst en fördragsslutande part utöver den som ställt förslaget skriftligen hos generalsekretären tillkännagivit sin anslutning till detta, skall generalsekretären kalla samtliga fördragsslutande parter och samtliga de stater som avses i artikel 6 punkt 1 till sammanträde inom en tid av tre månader räknat från utgången av den tremånadersperiod som föreskrives i punkt 3 i denna artikel för tillkännagivande av invändning mot ändringen. Generalsekretären kan till sammanträdet inbjuda även företrädare för

a) statliga internationella organisationer inom transportområdet.

b) icke-statliga internationella organisationer, vilkas verksamhet har omedelbar anknytning till transport av farligt gods på de fördragsslutande parternas områden.

6. Ändring, som vid sammanträde vartill kallelse skett enligt punkt 5 i denna artikel antagits av mer än hälften av hela antalet fördragsslutande parter, träder i kraft för samtliga fördragsslutande parter enligt de regler som vid sammanträdet beslutats av majoriteten av de deltagande fördragsslu-

tracting Parties attending it.

 In witness whereof the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Agreement.

Done at Geneva, this thirtieth day of September one thousand nine hundred and fifty-seven, in a single copy, in the English and French languages for the text of the Agreement proper, and in the French language for the annexes, each text being equally authentic for the Agreement proper.

The Secretary-General of the United Nations is requested to prepare an authoritative translation of the annexes in the English language and attach it to the certified true copies referred to in article 17.

rité des Parties contractantes prenant part à la réunion.

 En foi de quoi les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Accord.

Fait à Genève, le trente septembre mil neuf cent cinquante-sept, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française pour le texte de l'Accord proprement dit et en langue française pour les annexes, les deux textes faisant également foi pour l'Accord proprement dit.

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est invité à établir une traduction des annexes en langue anglaise faisant autorité et à joindre cette traduction aux copies certifiées conformes visées à l'article 17.

tande parterna.

 Till bekräftelse härav har undertecknade, därtill vederbörligen bemyndigade, undertecknat denna överenskommelse.

Som skedde i Genève den trettonde september nittonhundrafemtiosju i ett enda exemplar på engelska och franska språken i vad avser själva överenskommelsen och på franska språket i vad avser bilagorna, varvid de båda texterna till själva överenskommelsen äger lika vitsord.

Förenta nationernas generalsekreterare anmodas att verkställa översättning av bilagorna till engelska språket samt att foga denna översättning till de bestyrkta avskrifter som avses i artikel 17.

3 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1973: 329) om hälso- och miljöfarliga varor

Härigenom föreskrivs att 3 § lagen (1973: 329) om hälso- och miljöfarliga varor skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §

Lagen gäller ej vara som är att anse som

1. livsmedel enligt livsmedelslagen (1971: 511),
2. läkemedel enligt läkemedelsförordningen (1962: 701),
3. fodermedel enligt förordningen (1961: 381) om tillverkning av och handel med fodermedel m. m.

Ej heller gäller lagen i fråga om radioaktiva ämnen och andra källor till joniserande strålning.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

I fråga om brandfarlig eller explosiv vara äger lagen tillämpning endast i den mån varan är hälso- eller miljöfarlig av annat skäl än som föranlett att den hänförs till nämnda varukategorier.

I fråga om transport av sådana hälso- och miljöfarliga varor som är farligt gods enligt lagen (0000:000) om transport av farligt gods gäller denna lag endast om regeringen förordnar det.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

4 Förslag till**Lag om ändring i lagen (1975: 69) om explosiva och brandfarliga varor**

Häri genom föreskrivs att 1 § lagen (1975: 69) om explosiva och brandfarliga varor skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*1 §¹

Regeringen bemyndigas att i fråga om varor som består av eller innehåller explosivt eller pyrotekniskt ämne (explosiva varor) samt i fråga om brandfarliga varor meddela föreskrifter som gäller tillverkning, handel, hantering, förvärv, överlåtelse, transport eller införsel eller som i övrigt är påkallade från säkerhetssynpunkt.

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om avgifter för provning, kontroll eller besiktning eller annan verksamhet enligt bestämmelse som avses i första stycket.

Regeringen får överlåta åt förvaltningsmyndighet att meddela sådana föreskrifter som avses i första och andra styckena och åt kommun att meddela sådana föreskrifter som avses i andra stycket.

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

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

¹ Senaste lydelse 1977: 424.

LAGRÅDET

Utdrag
 PROTOKOLL
 vid sammanträde
 1981-12-14

Närvarande: justitierådet Fredlund, regeringsrådet Brodén, justitierådet Palm.

Enligt lagrådet den 18 november 1981 tillhandakommet utdrag av protokoll vid regeringssammanträde den 12 november 1981 har regeringen på hemställan av statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om transport av farligt gods,
2. lag om internationella vägtransporter av farligt gods,
3. lag om ändring i lagen (1973: 329) om hälso- och miljöfarliga varor,
4. lag om ändring i lagen (1975: 69) om explosiva och brandfarliga varor.

Förslagen har inför lagrådet föredragits av hovrättsassessor Christina Striby.

Förslagen föranleder följande yttrande av *lagrådet*:

1. Förslaget till lag om transport av farligt gods

1 § andra stycket

I detta lagrum finns en undantagsregel, enligt vilken vissa förflyttningar av intern karaktär inte skall anses vara transporter i lagens mening och därför inte omfattas av lagens bestämmelser. Att undantagsregelns omfattning anges tydligt är väsentligt bl. a. därför att det skall bli straffbart att inte följa de föreskrifter som meddelas med stöd av lagen. Det är samtidigt – eftersom det är fråga om bl. a. säkerhetsföreskrifter för en hantering som kan vara förenad med allvarliga risker – av stor betydelse att undantaget inte görs för omfattande. Det finns visserligen inte minst genom produktkontrollagstiftningen en rad supplerande regler som också i fortsättningen kommer att gälla, i den mån den nya lagen inte blir tillämplig. Som framgår av redogörelsen i betänkandet för nuvarande system (se bil. 1 under avsnitt 3.2.3) har emellertid inrikes vägtransporter av en del farliga ämnen hittills lämnats i betydande utsträckning oreglerade.

Undantaget anges i förslaget avse "förflyttning som sker endast inom ett område där tillverkning, lagring eller förbrukning av farligt gods äger rum". Formuleringen får med hänsyn till vad som nyss anförts anses vara oprecis och alltför vittgående. Ett uttryckssätt som gör tillämpningen enkel är å andra sidan knappast möjligt att finna, om inte krav uppställs på att undantagna områden skall vara inhägnade och avstängda för allmän trafik. Vilken grad av avskildhet som har förutsatts i remissen är emellertid oklart. Departementschefen synes å ena sidan ansluta sig till betänkandet, där det anges (bil. 1 under avsnitt 11.1), att en transport som sker endast

inom ett område där tillverkning, lagring eller förbrukning av farligt gods sker inte omfattas av lagförslaget "under förutsättning att tredje mans – dvs. allmänhetens – intressen inte är hotade", samt att transportsträckans längd därvid har mindre betydelse än graden av avskildhet. Samtidigt framhåller departementschefen särskilt, att undantaget enligt hans mening bör omfatta "sådana områden där det är brukligt att farligt gods finns, t. ex. ett hamnområde eller annan terminal under förutsättning att förflyttningen just har karaktär av intern disposition".

Lagrådet föreslår, med beaktandé av de redovisade motivuttalandena, att 1 § andra stycket ges följande lydelse:

"Som transport anses dock inte förflyttning endast inom område som hör till anläggning där tillverkning, lagring eller förbrukning av farligt gods äger rum och som genom inhägnad eller på annat sätt är avskilt så att allmänheten inte har fritt tillträde dit."

4 § tredje stycket

I fråga om radioaktiva varor skall, enligt det föreslagna tredje stycket i 4 §, lagen gälla endast i den mån den är förenlig med atomenergilagen respektive strålskyddslagen. Bestämmelserna i dessa två lagar innebär i huvudsak, att ett tillståndskrav gäller för all befattning med sådana varor. Tillstånd meddelas enligt atomenergilagen, som närmast avser atombränsle och annat klyvbart material, av kärnkraftinspektionen och enligt strålskyddslagen, som tar sikte på andra slag av radioaktiva ämnen, av strålskyddsinstitutet. Lagarna innehåller förutom bestämmelser om tillståndsgivningen m. m. också regler om tillsyn och föreskrifter om ansvar, viten m. m. Eftersom de materiella föreskrifterna för hantering av de radioaktiva produkterna enligt den teknik som valts kommer till uttryck enbart i de tillstånd som meddelas med stöd av lagarna blir uttrycket att den nya lagen skall gälla endast i den mån den är förenlig med de båda särskilt nämnda lagarna oklart till sin innebörd.

Med det utredningsförslag som ligger till grund för remissförslaget avsågs, såvitt framgår av vad som sägs i bil. I till remissen under avsnitt 5.3, den ändringen i förhållande till vad som nu gäller på förevarande område att kärnkraftinspektionen och strålskyddsinstitutet skulle frigöras "från ansvaret för att i huvudsak föreskrifter för transporter av radioaktivt material meddelas". I anledning av vid remissbehandlingen uttalade farhågor främst från kärnkraftinspektionens sida för att genom den nya transportlagen de tidigare gällande föreskrifterna om tillsyn och ansvar på atomenergiområdet skulle kunna sättas ur spel betonar departementschefen, att den särskilda kontroll som är nödvändig på grund av de radioaktiva varornas särställning alltjämt bör fortgå som hittills. I lagen om transport av farligt gods bör därför enligt departementschefen "endast konventionella transportsäkerhetsbestämmelser finnas", medan därutöver "den speciella ordning som gäller på strålskydds- och kärnenergiområdet" skall

fortsätta att gälla. Innehållet i det i 4 § lagen tillfogade tredje stycket avses tillgodose detta syfte.

Enligt lagrådets mening bör den ordning som avses gälla när den nya lagen trätt i kraft om möjligt komma till ett klarare uttryck. Samtidigt bör kompetenskonflikter på ett tydligare sätt förebyggas. Lagrådet föreslår att 4 § tredje stycket ges följande lydelse.

”I fråga om radioaktiva varor gäller i stället för bestämmelserna i 11–17 §§ vad som i motsvarande hänseenden föreskrivs i atomenergilagen (1956: 306) och strålskyddslagen (1958: 110).”

I såväl atomenergilagen som strålskyddslagen bör tas in en föreskrift där det anges, att tillstånd som innefattar transport av ämne som lagen avser skall genom hänvisning eller på annat sätt ta upp de villkor som gäller enligt lagen om transport av farligt gods eller med stöd därav meddelade bestämmelser. Föreskrifterna kan lämpligen fogas till 4 § andra stycket atomenergilagen och 5 § första stycket strålskyddslagen. Bemyndigandet i 22 § strålskyddslagen såvitt gäller föreskrifter om transport synes kunna utgå.

5 §

I 2 § uppräknas sådana varuslag och ämnen som omfattas av de internationella överenskommelser om transport av farligt gods vilka Sverige biträtt. Inom den i 2 § uppdragna ramen avses regeringen eller den myndighet som utses att svara för den föreskrivande verksamheten skola meddela närmare bestämmelser om vad som är att hänföra till farligt gods i lagens mening. I 5 § upptas erforderliga bemyndiganden härför. Nyssnämnda bestämmelser förutsattes enligt vad som sägs i betänkandet (se bil. I under avsnitt 11.1) komma att innefatta vissa kvalifikationer av begreppet farligt gods med hänsyn till skilda transportförhållanden såsom typen av transportmedel och transporterade godsquantiteter. Lagrådet föreslår att paragrafen förtydligas på följande sätt:

”Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att meddela närmare föreskrifter om vilka varor och ämnen som skall anses utgöra farligt gods enligt 2 § med hänsyn till transportmedel, godsmängd eller andra transportförhållanden.”

7 §

Enligt bestämmelsen i 7 § första stycket får transport av farligt gods ske endast på de villkor och under de förutsättningar som anges i den föreslagna lagen om transport av farligt gods. Eftersom flertalet villkor och förutsättningar för transport av farligt gods kommer att upptas inte i lagen utan i föreskrifter meddelade med stöd av lagen, måste hänvisning i förevarande bestämmelse ske även till nämnda föreskrifter.

Beaktas vad lagrådet förordat vid behandlingen av det under 2 upptagna förslaget till lag om internationella vägtransporter av farligt gods, bör andra stycket i förevarande paragraf utgå.

9 §

I paragrafen föreslås bemyndigande för regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer att i den utsträckning som krävs från transportsäkerhetssynpunkt meddela föreskrifter av olika slag beträffande farligt gods. Lagrådet vill framhålla, att det för det avsedda regelsystemets effektivitet är av betydelse, att normgivning med stöd av 9 § sker på sådant sätt, att det går att utläsa, om en föreskrift riktar sig till avsändaren, fraktföraren eller annan som har med transporten att göra. Att det kan fastställas, till vem en föreskrift enligt 9 § riktar sig, är också en förutsättning för tillämpning av bestämmelsen i 16 §, enligt vilken straffpåföljd drabbar den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot föreskrift meddelad med stöd av 9 §.

16 §

Paragrafen innehåller ett s. k. blankettstraffstadgande angivande böter eller fängelse i högst ett år som påföljd för bl. a. överträdelse av föreskrifter som regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer kan komma att meddela med stöd av 9 eller 10 § i lagen. En straffbestämmelse av denna karaktär innefattande annan rättsverkan än böter äger riksdagen på grund av särskilt stadgande i 8 kap. 7 § andra stycket regeringsformen föreskriva i lag genom vilken till regeringen delegeras rätt att meddela föreskrifter i visst angivet ämne. Enligt regeringsformens ordalydelse avser straffbestämmelsen enbart "överträdelse av föreskrift som regeringen meddelar med stöd av bemyndigandet". Regeringsformen lämnar däremot inte vare sig i 8 kap. 11 § eller på annat ställe något uttryckligt svar på frågan huruvida riksdagen kan i lag antaga straffbud vars närmare materiella innehåll kommer att fyllas ut inte av regeringen utan av förvaltningsmyndighet till vilken regeringen – på sätt avses kunna ske enligt 9 och 10 §§ i lagförslaget – vidare delegerar sin förordningsmakt.

Frågan synes inte ha berörts i förarbetena till regeringsformen. I praxis efter regeringsformens ikraftträdande har förekommit, att riksdagen i lag, som innehåller bemyndigande för regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i visst ämne, föreskrivit även annan rättsverkan än böter för överträdelse av föreskrift, som kan komma att meddelas med stöd av bemyndigandet, utan att skillnad härvid gjorts mellan fall då föreskriften meddelas av regeringen och fall då den meddelas av myndighet som regeringen bestämmer, se 29 a § lagen (1938:274) om rätt till jakt och 35 a § lagen (1950:596) om rätt till fiske, båda tillagda genom lag 1975:176, samt 8 kap. 2 § första stycket arbetsmiljölagen (1977:1160). Regeringsformen synes trots den oklara regleringen inte lägga hinder i vägen för en sådan praxis.

2. Förslaget till lag om internationella vägtransporter av farligt gods

Den av riksdagen godkända europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR) är genom förordningen

(1974:35) om internationell vägtransport av farligt gods införlivad med svensk rätt såvitt gäller internationella transporter här i riket. Det föreläs nu, att innehållet i denna förordning med vissa ändringar skall överföras till en lag. I lagförslaget – som tagits upp under punkt 2 i departementschefens hemställan – finns en bestämmelse om bemyndigande för regeringen att besluta om att antagna ändringar i bilagorna till ADR skall gälla i samma avseenden som överenskommelsen. Förslaget innehåller också regler om tillsyn och ansvar.

Lagrådet kan inte finna att den särskilda lagen om internationella vägtransporter behövs. Redan den föreslagna ramlagen om transport av farligt gods innefattar i och för sig befogenhet för regeringen att meddela sådana föreskrifter för internationella transporter som ADR innehåller. Visserligen förekommer det i något undantagsfall i ADR, att med utgångspunkt i internationella förhållanden visst gods i ADR betecknas som farligt, fastän det inom Sverige kan transporteras utan risk för skada. Också sådant gods bör, eftersom det är fråga om internationella transporter, kunna anses falla in under definitionen på farligt gods i 2 § ramlagen. Härtill kommer, att ramlagens tillsyns- och ansvarsbestämmelser har samma innehåll som de föreslagna motsvarande bestämmelserna i den särskilda lagen.

Lagrådet avstyrker sålunda förslaget till lag om internationella vägtransporter. Lagrådet föreslår att i stället, samtidigt som lagen om transport av farligt gods träder i kraft, den inledningsvis nämnda förordningen upphävs och ersätts med en författning meddelad med stöd av 5, 9 och 10 §§ i den nya lagen.

3. Förslaget till lag om ändring i lagen om hälso- och miljöfarliga varor 3 § sista stycket

Lagen om hälso- och miljöfarliga varor skall i princip helt upphöra att gälla för transporter som omfattas av den nya lagstiftningen. Den föreslagna möjligheten för regeringen att ändå förordna om giltighet av lagen har motiverats enbart med att det måste finnas kvar ett författningsmässigt stöd för bestämmelserna i förordningen om miljöfarligt avfall om krav på auktorisation för rätt att yrkesmässigt transportera gods som avses i förordningen. Det föreslagna bemyndigandet har större räckvidd än som behövs för det avsedda ändamålet. Lagrådet föreslår att 3 § sista stycket får följande lydelse.

”I fråga om transport av sådana hälso- och miljöfarliga varor som är farligt gods enligt lagen (0000:000) om transport av farligt gods gäller förevarande lag endast såtillvida, att regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får med stöd av 6 § meddela föreskrifter om särskilt tillstånd för rätt att yrkesmässigt transportera sådant gods.”

4. Förslaget till lag om ändring i lagen (1975:69) om explosiva och brandfarliga varor

Lagrådet lämnar förslaget utan erinran.

Utdrag
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL
vid regerings­sammanträde
1982-01-14

Närvarande: statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Ullsten, Wikström, Friggebo, Dahlgren, Åsling, Söder, Johansson, Wirtén, Andersson, Boo, Petri, Eliasson, Gustafsson, Elmstedt, Tillander, Ahrland, Molin

Föredragande: statsrådet Elmstedt

Proposition om transport av farligt gods

1 Anmälan av lagrådsyttrande

Föredraganden anmäler lagrådets yttrande¹ över förslag till

1. lag om transport av farligt gods,
2. lag om internationella vägtransporter av farligt gods,
3. lag om ändring i lagen (1973: 329) om hälso- och miljöfarliga varor.
4. lag om ändring i lagen (1975: 69) om explosiva och brandfarliga varor.

Föredraganden redogör för lagrådets yttrande och anför.

Förslaget till lag om transport av farligt gods

1 § andra stycket

Lagrådet har funnit att undantagsbestämmelsen i detta lagrum är oprecis och för vittgående med hänsyn till att det skall bli straffbart att inte följa föreskrifter som meddelats med stöd av lagen och till riskerna med hanteringen. Lagrådet förordar därför bl. a. den ändringen att undantaget skall avse förflyttning inom områden som ``genom inhägnad eller på annat sätt är avskilt så att allmänheten inte har fritt tillträde dit``.

De frågor lagrådet lyfter fram är väsentliga. För egen del vill jag anföra följande.

Det är praktiskt orimligt att låta hela komplexet av säkerhetsföreskrifter lösas ut vid varje förflyttning av farligt gods. En sådan tillämpning är inte heller befogad från säkerhetssynpunkt. Ett generallt undantag från lagens tillämplighet på vissa förflyttningar bör därför göras.

De förflyttningar jag syftar på sker inom t. ex. fabriksområden, terminalområden eller jordbruksfastigheter. De har samma avsändare och mottaga-

¹ Beslut om lagrådsremiss fattat vid regerings­sammanträde den 12 november 1981.

re och den som utför transporten är antingen också samme person eller anställd av denne. Det utmärkande är att tredje mans intressen inte hotas och att behovet av information mellan olika led i transportkedjan inte finns. Detta behov karakteriserar annars verksamheten transport av farligt gods.

Någon exakt specificering av de områden inom vilka förflyttning bör kunna ske, utan att lagen skall tillämpas, är inte möjlig att göra, om man vill att undantaget skall omfatta de situationer jag nu nämnt. En begränsning till inhägnade områden skulle enligt min mening innebära att undantaget blev för snävt. Begränsningen skulle nämligen medföra t. ex. att åtskilliga terminalområden inte skulle omfattas av undantaget.

Det bör framhållas att undantaget torde ha betydelse endast för landtransporter. Vidare förtjänar det måhända att upprepas att undantaget inte medför att hanteringsmomentet lämnas oreglerat. Arbetsmiljölagstiftningen gäller sålunda, liksom skyddsföreskrifterna i annan produktkontrollagstiftning – låt vara att den senare, som lagrådet påpekat, har vissa luckor.

Av skäl jag nu anfört är jag inte beredd att tillstyrka lagrådets förslag till ändring av 1 §.

4 § tredje stycket

Efter samråd med chefen för jordbruksdepartementet och statsrådet Eliasson får jag anföra följande.

Som utvecklats i lagrådsremissen måste det klart framgå att atomenergilagen och strålskyddslagen och med stöd av dessa lagar meddelade föreskrifter eller villkor skall gälla utöver lagen om transport av farligt gods. Alla tre lagarna reglerar säkerheten vid transporter men från skilda aspekter. Detta kommer inte till uttryck med den form av hänvisning till atomenergilagen och strålskyddslagen som lagrådet föreslagit. Jag är därför inte beredd att frångå det remitterade förslaget. Jag kan inte heller biträda lagrådets förslag till ändring i atomenergilagen eller 5 § strålskyddslagen. Bemyndigandet i 22 § strålskyddslagen för regeringen att meddela transportföreskrifter bör dock utgå. De transportföreskrifter, som i fortsättningen kan behöva meddelas enligt strålskyddslagen, torde kunna meddelas med stöd av de allmänna bemyndigandena i lagen. Jag har därför upprättat ett förslag till ändring i strålskyddslagen.

5 §

Jag ansluter mig till lagrådets förslag.

7 §

Av de skäl lagrådet har angett bör första stycket kompletteras med en hänvisning till föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Som jag senare kommer att utveckla anser jag att det lagrådet har anfört om förslaget till lag om internationella vägtransporter av farligt gods bör beaktas. Andra stycket bör därför utgå.

9 och 16 §§

Vad lagrådet har anfört i anslutning till dessa paragrafer föranleder inte några kommentarer från min sida.

Förslaget till lag om internationella vägtransporter av farligt gods

Jag kan i allt väsentligt biträda vad lagrådet har anfört i anslutning till detta lagförslag.

Förslaget syftar till att dels ge de bemyndiganden som behövs för att inlemma ADR-transporterna i tillsynsorganisationen, dels att eliminera vissa konstitutionella brister i den nuvarande ADR-förordningen. Dessa syften kan emellertid uppnås också med den av lagrådet förordade tekniken, nämligen genom att meddela bestämmelser om ADR-transporter med stöd av lagen om transport av farligt gods. Det remitterade lagförslaget bör därför utgå. Jag har för avsikt att senare återkomma till regeringen med ett förslag till förordning om ADR-transporter.

Förslaget till ändring i lagen om hälso- och miljöfarliga varor

Vad lagrådet anfört i anslutning till detta lagförslag föranleder mig inte att frånga det remitterade förslaget.

Övrigt

Utöver de ändringar jag nu berört har vissa redaktionella jämkningar gjorts i lagförslagen.

2 Genomförandet

Jag anser att den 1 januari 1983 bör vara en riktpunkt för den nya organisationens start och lagstiftningens ikraftträdande.

I lagrådsremissen har jag anfört att en kommitté bör tillkallas för att utforma den nya organisationens detaljer och för att verkställa viss översyn av detaljföreskrifterna för vägtransporterna. En sådan kommitté bör för tids vinnande tillkallas redan nu. Jag avser att senare denna dag återkomma till regeringen med en begäran om bemyndigande att tillkalla kommittén.

När det gäller kostnaderna för den nya organisationens verksamhet kommer dessa som jag redovisat i lagrådsremissen att täckas genom omprioriteringar. Med den föreslagna knytningen av farligt-gods-enheten, FGE, till sjöfartsinspektionen inom sjöfartsverket följer att verksamhetens kostnader bör redovisas på särskilt delprogram under sjöfartsverkets anslag E 3. *Fartygsverksamhet*. Gällande kostnadsansvar för sjöfarten skall inte utvidgas. Verksamheten bör därför finansieras med medel från anslaget E 5. *Övrig verksamhet* som redovisas som inkomst under anslaget E 3.

Som framgår av prop. 1981/82: 100 bil. 17, har chefen för industridepartementet i avvaktan på regeringens proposition om transport av farligt gods föreslagit att statens industriverk för budgetåret 1982/83 under anslagen B 1. *Statens industriverk: Förvaltningskostnader* och B 2. *Statens industriverk: Utredningar m. m.* anvisas sammanlagt 707 000 kr. för handläggningen av frågor rörande farligt gods. Eftersom FGE beräknas kunna starta sin verksamhet fr. o. m. den 1 januari 1983 förordar jag att den del av dessa medel som vid denna tidpunkt återstår förs över till sjöfartsverket och tas upp som inkomst under anslaget E 3. I övrigt förordar jag att 225 000 kr. tas upp på anslaget E 5. Övrig verksamhet för att på det sätt jag tidigare redovisat täcka kostnaderna för FGE:s verksamhet under budgetåret 1982/83. Dessa medel motsvaras av besparingar som gjorts på naturvårdsverkets anslag för budgetåret 1982/83.

3 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen

dels att anta de till detta protokoll fogade och av lagrådet granskade lagförslagen med vidtagna ändringar,

dels att anta det till detta protokoll fogade förslaget till

4. lag om ändring i strålskyddslagen (1958: 110),

dels godkänna de riktlinjer för en ny myndighetsorganisation för landtransporter av farligt gods som jag har förordat,

dels godkänna vad jag har anfört om finansieringen av den nya organisationen,

dels utöver vad som föreslås i prop. 1981/82: 100, bil. 9, till *Övrig verksamhet* för budgetåret 1982/83 anvisa 225 000 kr.

4 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta de förslag som föredraganden har lagt fram.

Innehåll

Propositionen	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Lagförslag	
1. Lag om transport av farligt gods	2
2. Lag om ändring i lagen (1973:329) om hälso- och miljöfarliga varor	5
3. Lag om ändring i lagen (1975:69) om explosiva och brandfarliga varor	5
4. Lag om ändring i strålskyddslagen (1958:110)	6
Utdrag av protokoll vid regeringssammanträde den 12 november 1981	7
1 Inledning	7
2 Bakgrund	8
3 Föredraganden	10
3.1 Allmänna synpunkter	10
3.2 Organisatoriska frågor	12
3.2.1 Inledning	12
3.2.2 Föreskrivande myndigheter	13
3.2.3 Tillsynsmyndigheter	18
3.3 Lagstiftning	21
3.3.1 Lagen om transport av farligt gods	21
3.3.2 Internationella vägtransporter av farligt gods	29
3.3.3 Följdlagstiftning	29
4 Ekonomiska frågor	30
4.1 Den nya landtransportorganisationens resursbehov	30
4.2 Tillsynsorganisationen	31
5 Genomförandet	32
6 Upprättade lagförslag	33
7 Hemställan	33
8 Beslut	33
<i>Bilaga 1</i> Betänkandet (Ds K 1980:10) Säkrare transporter av farligt gods, del I	35
<i>Bilaga 2</i> Sammanställning av remissyttrandena över betänkandet	204
<i>Bilaga 3</i> De remitterade lagförslagen	248
1. Förslag till lag om transport av farligt gods	248
2. Förslag till lag om internationella vägtransporter av farligt gods	250
3. Förslag till lag om ändring i lagen (1973:329) om hälso- och miljöfarliga varor	256
4. Förslag till lag om ändring i lagen (1975:69) om explosiva och brandfarliga varor	257
Utdrag av lagrådets protokoll den 14 december 1981	258
1. Förslaget till lag om transport av farligt gods	258
2. Förslaget till lag om internationella vägtransporter av farligt gods	261
3. Förslaget till lag om ändring i lagen om hälso- och miljöfarliga varor	262
4. Förslaget till lag om ändring i lagen (1975:69) om explosiva och brandfarliga varor	262
Utdrag av protokoll vid regeringssammanträde den 14 januari 1982	263
1 Anmälan av lagrådsyttrande	263
2 Genomförandet	265
3 Hemställan	266
4 Beslut	266

