

Nr 24

Trafikutskottets betänkande i anledning av propositionen 1973:143 angående godkännande av den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg, m. m. jämte motioner.

Propositionen

I propositionen 1973:143 har Kungl. Maj:t (kommunikationsdepartementet) föreslagit riksdagen att

1. godkänna den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg,
2. godkänna de i propositionen förordade riktlinjerna för en reglering i fråga om vägtransport av farligt gods.

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR). Överenskommelsen, som redan gäller mellan elva europeiska stater, innehåller detaljerade tekniska säkerhetsföreskrifter för transporter av olika slag av farligt gods.

I propositionen behandlas också frågan om nationella transporter av farligt gods. Med hänvisning bl. a. till den nyligen införda lagstiftningen om hälso- och miljöfarliga varor och den förstärkning av tillsynsorganisationen som skett i samband därmed, föreslås i fråga om de nationella vägtransporterna av farligt gods att regleringen också fortsättningsvis sker inom ramen för produktkontrollagstiftningen. Därvid förutsätts att föreskrifter för nationella vägtransporter kommer att utarbetas på grundval av innehållet i ADR. Vidare föreslås att statens industriverk får vissa samordningsuppgifter i fråga om regleringen av vägtransporterna av farligt gods och att till verket knyts en rådgivande nämnd med företrädare för direkt berörda och närliggande intressen.

Motionerna

I detta sammanhang har utskottet behandlat

dels den vid riksdagens början väckta motionen

1973:1340 av herr Annerås m. fl. (fp) vari hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om att lämpliga föreskrifter utfärdas beträffande kontroll av och trafiksäkrare tankbilar,

dels de i anledning av propositionen 1973:143 väckta motionerna

1973:2058 av herr Hallgren m. fl. (vpk) vari föreslås att riksdagen beslutar 1. att godkänna "europeisk överenskommelse om internationell transport av farligt gods på väg (ADR)" med förbehåll för artikel 11 i

överenskommelsen, vilken artikel Sverige icke kan anse sig bundet av, 2. att uttala sig för anordnandet av kontrollstation förlagd till hamnar varifrån transport av farligt gods förekommer i syfte att verkställa kontroll och säkerhetsinspektion av fordon avsett för transport av sådant gods, 3. att i tilläggsdirektiv för hamnutredningen förorda prövning och utarbetande av förslag angående anordnandet av s. k. giftskjul i lämpligt antal hamnar i enlighet med synpunkterna i motionen,

1973:2059 av herrar Norrby i Åkersberga (fp) och Sellgren (fp) vari hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär utredning och förslag till effektiv reglering av trafik även inom landet med farligt gods,

1973:2060 av herrar Torwald (c) och Gernandt (c) vari hemställs att riksdagen 1. framhåller angelägenheten av en effektiv och skyndsam anpassning till ADR av bestämmelserna angående transport av farligt gods på väg inom Sverige på i motionen anförda grunder samt 2. anhåller om en skyndsam utredning i syfte att finna former för instruktioner angående lämpliga åtgärder till personer som kommer i kontakt med olyckor i samband med transporter av farligt gods.

Remissyttrandena

Över motionen 1973:1340 har yttranden inhämtats från statens trafiksäkerhetsverk, kommerskollegium och Svenska petroleum institutet. Se bilaga till detta betänkande.

Utskottet

Den nu aktuella konventionen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR) består av själva överenskommelsen jämte bilagorna A och B.

Överenskommelsen innehåller endast ett fåtal materiella regler. I en grundläggande bestämmelse sägs att gods som enligt bilaga A är uteslutet från transport i princip inte får tas emot till internationell transport. Annat farligt gods får tas emot endast under förutsättning att tillämpliga villkor i bilagorna A och B uppfyllts. Fördragsslutande parter får dock för transporter som endast berör deras områden komma överens om sådana avvikelser från ADR som innebär mindre stränga transportvillkor än de i bilagorna uppställda. Vidare syftar ADR:s föreskrifter endast till att trygga säkerheten under transport. Parterna är därför berättigade att på andra grunder än av transportsäkerhetsskäl reglera eller förbjuda införandet av farligt gods på sitt område. Inte heller inverkar det förhållandet att en transport omfattas av ADR på tillämpligheten på denna transport av sådana nationella och internationella föreskrifter som generellt gäller i fråga om vägtrafik, internationella vägtransporter eller internationellt handelsutbyte.

Bilagorna A och B upptar överenskommelsens detaljerade tekniska föreskrifter avseende ämnen och föremål som omfattas av ADR,

klassindelning, förpackning, märkning och transport m. m. De tekniska föreskrifterna är avsedda att erbjuda den trygghet mot olyckor som kan anses rimlig under europeiska förhållanden utan att i och för sig önskvärda internationella transporter av farligt gods försvåras alltför mycket.

För en anslutning till överenskommelsen talar enligt vad som framgår av propositionen att en tillämpning av ADR kommer att underlätta handelsutbytet inom Europa beträffande olika slag av varor. Anslutningen anses också medföra att de internationella landsvägstransporterna av farligt gods som börjar eller slutar i eller passerar vårt land underkastas mer betryggande säkerhetsföreskrifter under den tid som transporterna rör sig på svenskt område än f. n. Som fördragsslutande part kan förutses att Sverige får större möjligheter att påverka framtida revisioner av ADR än om vi står utanför överenskommelsen. Enligt propositionen finns vidare risk för att vårt land kan komma i ett sämre läge i förhållande till ADR-stat om Sverige inte ansluter sig. Överenskommelsen anses nämligen ej utgöra hinder mot att strängare nationella bestämmelser tillämpas mot stat som inte är ansluten till ADR, vilket däremot enligt överenskommelsen inte får ske gentemot annan ADR-stat.

Mot bakgrund av bl. a. det anförda och då även utskottet anser att en anslutning till konventionen är principiellt betydelsefull för utvecklingen av skyddet mot skador av farliga varor tillstyrker utskottet att överenskommelsen i fråga godkännes. Utskottet vill vidare betona vikten av att i det fortsatta internationella arbetet på området frågan om unifiering och harmonisering av säkerhetsföreskrifterna för de olika transportgrupperna särskilt beaktas.

I motionen 1973:2058 har yrkats att konventionen måtte *godkännas med förbehåll* för att Sverige icke kan anse sig bundet av artikel 11. Nämda artikel behandlar lösning av tvist mellan fördragsslutande parter rörande *tolkning eller tillämpning* av överenskommelsen. Sådan tvist skall så långt möjligt lösas genom förhandlingar mellan de tvistande parterna. Kan tvisten inte lösas i denna ordning, skall den på parts begäran avgöras genom skiljedom som blir bindande för parterna.

Utskottet har ej funnit anledning föreligga att för Sveriges del föreslå det av motionärerna yrkade förbehållet.

Frågan om nationella vägtransporter av farligt gods bör enligt propositionen lösas inom ramen för gällande produktkontrollagstiftning och primärt handhas av de myndigheter som enligt denna lagstiftning har ansvaret för olika varukategorier. På detta sätt anser man sig för vägtransporternas del kunna dra nytta av den sakkunskap i fråga om olika slags farligt gods som är representerad hos de skilda produktkontrollmyndigheterna. Den föreslagna lösningen sägs exempelvis i princip innebära att statens industriverk också fortsättningsvis skall handha regleringen i fråga om brandfarliga och explosiva varor, produktkontrollnämnden regleringen i fråga om hälso- och miljöfarliga varor och statens strålskyddsinstitut regleringen i fråga om radioaktiva varor.

Harmoniseringen av bestämmelserna om transport av farligt gods sker enligt departementschefen främst på det internationella planet. Utan att öka rådande mångfald av bestämmelser anses Sverige nämligen inte ensidigt kunna införa någon reglering som avser samtliga transportgrenar. Samordning och enhetlig reglering av transportsäkerhetsfrågorna tillgodoses vidare enligt departementschefens mening bäst om en enda myndighet får det samlade ansvaret härför. Departementschefen har funnit det lämpligt att som sådan myndighet föreslå statens industriverk. För att ytterligare främja samordningen och därtill skapa ett forum för diskussion och information om i första hand vägtransporter av farligt gods förordas vidare att en rådgivande nämnd inrättas. I denna bör enligt departementschefen i första hand ingå representanter för de myndigheter som kommer att handlägga frågor rörande vägtransporter av farligt gods. Vidare bör arbetarskyddsstyrelsen vara representerad ävensom representanter för vägtrafikens arbetsgivar- och arbetstagsidor, organ som svarar för samhällets räddningstjänst samt företrädare för sjö- och luftfartsverken och statens järnvägar. Det sistnämnda anses särskilt värdefullt med tanke på det fortsatta internationella harmoniseringsarbetet.

Utskottet kan i allt väsentligt ansluta sig till de av departementschefen i sammanhanget förordade riktlinjerna för en reglering av inrikes vägtransporter av farligt gods.

Departementschefen förutsätter att vederbörande förvaltningsmyndigheter meddelar föreskrifter som i huvudsak ansluter sig till ADR-reglerna. Utskottet finner det angeläget att så sker och vill i sammanhanget framhålla som mycket betydelsefullt att arbetet med en anpassning mellan ADR-reglerna och de nationella bestämmelserna bedrivs skyndsamt. Med hänsyn till transportsäkerhetsfrågornas stora vikt vill utskottet vidare understryka att dessa frågor bör behandlas med förtur.

Av det anförda följer att utskottet ej anser sig kunna biträda yrkandet i motionen 1973:2059 att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär *utredning* och förslag till effektiv reglering av trafik även inom landet med farligt gods, varför motionen avstyrks. Ett sådant förfarande skulle vidare enligt utskottets uppfattning på ett icke önskvärt sätt fördröja regleringen av dessa frågor.

Genom det anförda torde vidare syftet med yrkandet i motionen 1973:2060 om angelägenheten av en effektiv och *skyndsam anpassning* av de nationella bestämmelserna angående transport av farligt gods på väg till ADR i huvudsak vara tillgodosett. Någon särskild åtgärd från riksdagens sida med anledning av motionärernas yrkande i denna del synes därför ej erforderlig.

I motionen 1973:2060 har vidare hemställts om en skyndsamt utredning i syfte att finna former för *instruktioner* angående lämpliga åtgärder till personer som kommer i kontakt med olyckor i samband med transporter av farligt gods. Med anledning härav vill utskottet erinra om att enligt ADR – som en försiktighetsåtgärd för varje olyckshändelse

eller tillbud som kan inträffa – föraren under transport skall vara försedd med skriftliga instruktioner som kortfattat anger bl. a. vilka åtgärder som skall vidtas och vilken behandling som skall ges om personer kommit i kontakt med det transporterade godset eller med ämne som kan bildas därur. Instruktionerna skall -- om ursprungslandets språk skiljer sig från språken i genomfarts- eller destinationsländerna – också avfattas på dessa länders språk. Vid en svensk anslutning till ADR torde på grund härav någon särskild utredning i ämnet ej erfordras. Utskottet vill också erinra om att Kungl. Maj:t i propositionen 1973:185 med förslag till brandlag, m. m. föreslagit att samhällets ansvar för räddningstjänsten fastslås enligt de i nämnda proposition angivna reglerna samt att närmare bestämmelser ges om hur verksamheten skall organiseras och bedrivas. Under hänvisning till det anförda avstyrks motionen i denna del.

I motionen 1973:1340 har hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om att lämpliga föreskrifter utfärdas beträffande kontroll av och trafiksäkrare *tankbilar*.

I sitt yttrande över motionen framhåller trafiksäkerhetsverket att erfarenheterna från bl. a. den inspektion av tankfordon – som åberopas i motionen – har föranlett en utökad inspektionsverksamhet med personal från polisen, sprängämnesinspektionen och trafiksäkerhetsverket i samverkan. En påtaglig förbättring av tankfordonens skick jämfört med tidigare har härvid konstaterats vilket anses vara en följd av den ökade kontrollen. Förhållandena förklaras emellertid ännu vara långtifrån tillfredsställande – särskilt i vad gäller privatägda tankfordon använda för lokala transporter – och trafiksäkerhetsverket kommer därför att fortsätta kontrollen av tankfordonen i samband med flygande inspektion så långt resurserna tillåter. Verket anser dock goda förutsättningar finnas för att av motionärerna åsyftade ändamål skall uppnås utan att särskilda föranstaltanden därför erfordras från riksdagens sida.

Kommerskollegium framhåller att enighet torde föreligga därom att de ofta förekommande oljetransporterna med tankbilar och andra landsvägsfordon utgör ett allvarligt miljöhot. Kollegiet erinrar vidare om att bestämmelserna på området är tio år gamla och att det är naturligt med en översyn av dem. I avvaktan på en svensk anslutning till ADR anses dock ej lämpligt att utfärda nya bestämmelser. Konventionen uppger nämligen innehålla ingående bestämmelser om beskaffenhet av transportfordon, behållare etc. och dessutom pågår f. n. ett omfattande revisionsarbete när det gäller tankbilar och s. k. containers. Vidare sägs att en del av de i motionen föreslagna konstruktionsändringarna f. n. prövas ute på fältet. I detta sammanhang begränsar sig kollegiet till att framhålla att ett slopande av påfyllningslock knappast är möjligt. En öppning varigenom tankrengörare kan komma in i cisternen måste nämligen alltid finnas. En skärpt kontroll sägs vidare förutsätta att resurser finns härför, och kollegiet anser inte så vara fallet i dag. Kollegiet tillstyrker motionen i så motto att riksdagen bör uppdraga åt Kungl. Maj:t att utreda frågan om utbildning av förare av tankbil m. m. och om krav på kompetens för

sådan förare.

Enligt Svenska petroleuminstitutets uppfattning kan man ej av de i motionen framdragna exemplen dra den slutsatsen, att tankfordonen i allmänhet skulle vara behäftade med fel och brister och att transportverksamheten med tankfordon bedrivs på ett sådant sätt att allvarliga risker föreligger. Vad beträffar oljeföretagens tankfordon är dessa föremål för fortlöpande kontroll såväl enligt gällande författningar (årlig besiktning hos AB Svensk bilprovning och den enligt förordningen om brandfarliga varor föreskrivna treårsbesiktningen) som genom oljeföretagens-ägarens interna genomgång, inspektion och fortlöpande underhåll. Institutet erinrar vidare om att kommerskollegium enligt förordningen om brandfarliga varor har utfärdat föreskrifter för tankbil - vilket skett genom kungörelse den 30 januari 1963 (kommerskollegii författningssamling 1963:2). Institutet har i yttrande till kommunikationsdepartementet över betänkandet Transport av farligt gods framhållit, att dessa föreskrifter är i behov av översyn. Avsikten förmodas också vara att dessa föreskrifter skall omarbetas med hänsyn till internationella bestämmelser (ADR). Med hänsyn även till den tekniska utvecklingen sedan år 1963 framstår också en översyn av gällande föreskrifter som angelägen. Sammanfattningsvis föreslår institutet att riksdagen måtte uttala att det är angeläget, att en översyn av gällande bestämmelser och föreskrifter för tankbilar snabbt kommer till stånd.

Även utskottet anser frågan om en översyn av lagstiftningen på området vara viktig. I likhet med trafiksäkerhetsverket finner utskottet dock att motionärernas önskemål kan förutsättas bli tillgodosedda utan några särskilda åtgärder från riksdagens sida. Utskottet vill därvid särskilt erinra om betydelsen i detta hänseende av en svensk anslutning till förevarande konvention. Utskottet förutsätter vidare att vederbörande myndigheter uppmärksammat följer utvecklingen på området varvid även frågan om bättre utbildning av förare av tankfordon bör beaktas samt att de utan dröjsmål vidtar de åtgärder eller för Kungl. Maj:t framlägger de förslag som betingas härav. I sammanhanget vill utskottet också framhålla att sprängämnesinspektionen direkt tar del i inspektionen av tankfordon varför behovet av revideringar snabbt torde delges kommerskollegium, som utfärdar föreskrifter i ämnet.

Under hänvisning till vad sålunda anförts finner utskottet motionen inte böra föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

I motionen 1973:2058 har yrkats att riksdagen uttalar sig för anordnandet av *kontrollstationer* förlagda till hamnar varifrån transport av farligt gods förekommer i syfte att verkställa kontroll och säkerhetsinspektion av fordon avsedda för transport av sådant gods.

Även utskottet finner frågan betydelsefull. Av ovannämnda yttrande från kommerskollegium framgår dock att en skärpt kontroll förutsätter att resurser finns härför och att kollegiet inte anser att så är fallet i dag. Då utskottet även i detta fall anser sig kunna förutsätta att tillsynsmyndigheterna noggrant följer utvecklingen på området kan någon åtgärd

från riksdagens sida ej anses påkallad. Med hänvisning till bl. a. det anförda är utskottet ej berett att föreslå något uttalande i ämnet, varför motionen avstyrks även i denna del.

I motionen 1973:2058 har vidare hemställts om tilläggsdirektiv för hamnutredningen att pröva och utarbeta förslag angående anordnandet av s. k. *giftskjul* i lämpligt antal hamnar.

Med anledning av detta motionsyrkande vill utskottet erinra om att Svenska hamnförbundet år 1972 utfärdat anvisningar om hantering av farligt gods i hamn. Anvisningarna innehåller bl. a. bestämmelser om förvaring av sådant gods i land. Genom dessa anvisningar torde det med förevarande motionsyrkanden avsedda syftet i huvudsak vara tillgodosett. Utskottet som emellertid anser frågan vara angelägen finner det böra ankomma på vederbörande myndigheter att ha denna under uppsikt. Med hänvisning härtill avstyrks motionen.

Utskottet hemställer

att riksdagen

1. med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag på motionen 1973:2058, punkten 1, godkänner den i propositionen 1973:143 framlagda europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg,
2. godkänner de av departementschefen i propositionen förordade riktlinjerna för en reglering i fråga om vägtransport av farligt gods,
3. avslår motionerna 1973:2059 och 1973:2060,
4. avslår motionen 1973:1340,
5. avslår motionen 1973:2058, punkterna 2 och 3.

Stockholm den 22 november 1973

På trafikutskottets vägnar

SVEN MELLQVIST

Närvarande: herrar Mellqvist (s), Hjorth (s), Hugosson (s), Persson i Heden (c), Rosqvist (s), Sellgren (fp), Lindberg (s), Håkansson (c), Östrand (s), Clarkson (m), Magnusson i Kristinehamn (vpk), Torwald (c), Taube (fp), Sundgren (s) och Komstedt (m).

Reservationer

1. av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk) som anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 3 som börjar med "Utskottet har" och slutar med "yrkade förbehållet" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som uttrycks i motionen att detta skiljemänsförfarande kan komma att verka svårhanterligt och förorsaka krångel vid uppkommande tvister. Om konventionen godkänns med det

förbehåll som uttrycks i artikel 12 ges ju ändå möjligheten att Sverige som fördragsslutande part när som helst får återtaga förbehållet genom meddelande till Förenta nationernas generalsekreterare. Utskottet instämmer alltså i motionärernas yrkande.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. med bifall till motionen 1973:2058, punkten 1, godkänner den i propositionen 1973:143 framlagda europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg med förbehåll att Sverige ej skall anse sig bundet av artikel 11,

2. av herrar Persson i Heden (c), Sellgren (fp), Håkansson (c), Torwald (c) och Taube (fp) som anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 4 som börjar med "Departementschefen förutsätter" och slutar med "ej erforderlig" bort ha följande lydelse:

I motionen 1973:2059 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär *utredning* och förslag till effektiv reglering av trafik även inom landet med farligt gods.

Enligt utskottets mening är de insatser i syfte att förbättra säkerheten för nationella transporter på väg, som föreslås i propositionen, otillräckliga. Som framhålls i motionen kvarstår behovet av en samordning av regleringen för olika varuslag och olika transportslag. Transport och annan hantering av farliga varor regleras f. n. i en rad olika författningar jämte tillämpningsföreskrifter och anvisningar. En samordning mellan dessa och de nationella bestämmelserna i anslutning till ADR är mycket angelägen. Det är vidare angeläget att transporter av farligt gods sker med det transportmedel som erbjuder den största säkerheten. Med föreliggande förslag kommer transport på landsväg att vara mindre noggrant reglerad än inrikes transport på järnväg. Detta är otillfredsställande.

Enligt propositionen skall frågan om transport av farligt gods på väg lösas inom ramen för produktkontrollagstiftningen. Tillsynsuppgifterna enligt denna lag är uppsplittrade på en lång rad organ. Flertalet av dem har otillräckliga resurser. Det är angeläget att dessa ges ökade resurser för att effektivt kunna tillse att säkerhetskraven vid transport snabbt blir fullt tillgodosedda.

Utskottet vill vidare kraftigt understryka det angelägna i en effektiv och *skyndsam anpassning* av bestämmelserna angående nationella transporter till ADR och kan i detta avseende instämma i vad som anförts i motionen 1973:2060.

Sammanfattningsvis vill utskottet således understryka behovet av en samordning av bestämmelserna för transport av farligt gods oavsett på vilket sätt detta transporteras, behovet av en effektivare tillsynsorganisation och en snabb anpassning av de nationella reglerna för vägtransporter till ADR. Enligt utskottets mening bör förslag till en samordnad reglering av farliga transporter snarast föreläggas riksdagen.

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. a. i anledning av motionerna 1973:2059 och 1973:2060, punkten 1, som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande behovet av en effektivare kontroll av transporter av farligt gods inom landet,
- b. avslår motionen 1973:2060, punkten 2,

3. av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk) som anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 6 börjar med "Även utskottet finner" och på s. 7 slutar med "avstyrks motionen" bort ha följande lydelse:

Den i motionen väckta frågan finner utskottet betydelsefull. Genom sådana åtgärder skulle det bli betydligt lättare att övervaka gällande lagar och bestämmelser, vilka reglerar miljö-, arbetarskydds- och trafiksäkerhetsfrågor. Utskottet tillstyrker därför motionen i denna del.

I motionen 1973:2058 har vidare hemställts om tilläggsdirektiv för hamnutredningen att pröva och utarbeta förslag angående anordnandet av s. k. *giftskjul* i lämpligt antal hamnar.

Det förekommer enligt motionärerna att farligt gods skeppas i s. k. trailertankers som lossas och kopplas till dragfordon utan minsta kontroll. Annat farligt gods lossas och lagras i hamnskjul utan att särskilda skyddsåtgärder vidtas. I andra fall anges att godset inte får placeras inomhus och att detta ställs utanför hamnskjulen, åtkomligt för utomstående. För att råda bot på dessa olägenheter ur miljö- och arbetarskyddssynpunkt borde det finnas särskilda hamnskjul i de större hamnarna, vilka endast är avsedda för förvaring av farligt gods och som ständigt bevakades av sakkunnig föreståndare (giftföreståndare). Motionärerna förordar att hamnutredningen ges i uppdrag att skyndsamt utreda och framlägga förslag om inrättandet av s. k. *giftskjul* i de större hamnarna.

Utskottet finner den av motionärerna aktualiserade frågan synnerligen angelägen. Med hänvisning till att de rekommendationer som f. n. finns beträffande omhändertagande av farligt gods i hamnarna inte är tillfyllest från miljö- och arbetarskyddssynpunkt tillstyrker utskottet motionen.

dels utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. med bifall till motionen 1973:2058, punkterna 2 och 3, i skrivelse till Kungl. Maj:t dels uttalar sig för anordnandet av kontrollstation förlagd till hamnar varifrån transport av farligt gods förekommer i syfte att verkställa kontroll och säkerhetsinspektion av fordon avsett för transport av sådant gods, dels som tilläggsdirektiv för hamnutredningen förordar prövning och utarbetande av förslag angående anordnandet av s. k. *giftskjul* i lämpligt antal hamnar i enlighet med synpunkterna i motionen.

*Bilaga***Yttranden över motionen 1973:1340****Statens trafiksäkerhetsverk (1973-04-27)**

Erfarenheterna från bl. a. den inspektion av tankfordon, som åberopas i motionen, har föranlett en utökad inspektionsverksamhet med personal från polisen, sprängämnesinspektionen och trafiksäkerhetsverket i samverkan. Verksamheten har organiserats läns- och distriktsvis. Bl. a. har genom länspolischefernas försorg aktioner organiserats under januari-mars 1973 över hela landet. Av de rapporter som lämnats från denna verksamhet framgår att en påtaglig förbättring av tankfordonens kondition jämfört med tidigare har konstaterats. Detta torde vara en följd av den ökade kontrollen. Förhållandena är emellertid ännu långt ifrån tillfredsställande, särskilt gäller detta privatägda tankfordon använda för lokala transporter, och trafiksäkerhetsverket kommer att fortsätta kontrollen av tankfordonen i samband med flygande inspektion så långt resurserna tillåter. Verket räknar därvid med fortsatt samverkan med polisen och sprängämnesinspektionen.

En stor del av de missförhållanden, som konstaterats även vid de senast utförda inspektionerna av tankfordon, måste hänföras till bristande kunskaper hos förarna och dålig kännedom om bestämmelser och krav rörande tankfordons beskaffenhet och utrustning. Detta förhållande är emellertid väl känt av berörda myndigheter och organisationer däribland Svenska petroleum institutet och Biltrafikens Arbetsgivareförbund. Verket förutsätter att petroleum institutet i sitt yttrande till utskottet närmare redogör för den informations- och utbildningsverksamhet som ovan namngivna organisationer bedriver. Genom samarbete även med Svenska Åkeriförbundet anses denna verksamhet även nå de enskilda tankfordonsägarna.

Tekniskt sett bygger kontrollen av tankfordon på de föreskrifter som kommerskollegium utfärdat med stöd av förordningen (1961:568) om brandfarliga varor. Den tekniska utvecklingen på detta område kan givetvis aktualisera ändringar eller kompletteringar av bestämmelserna. Genom att sprängämnesinspektionen direkt tar del i inspektionen av tankfordon torde behovet av revideringar av bestämmelserna snabbt komma till kollegiets kännedom. Verket förutsätter att kommerskollegium i sitt yttrande till utskottet närmare redogör för dessa spörsmål.

Trafiksäkerhetsverket anser på grund av ovan redovisade omständigheter att alla förutsättningar finns för att av motionärerna åsyftade ändamål skall uppnås utan att särskilda föranstaltanden därför erfordras från riksdagens sida.

Kungl. kommerskollegium (1973-05-02)

Enighet torde föreligga därom att de ofta förekommande oljetransporterna med tankbilar och andra landsvägsfordon utgör ett allvarligt miljöhot. Statsmakterna har också funnit nödvändigt att härvidlag ingripa med lagstiftning. Sålunda utfärdades i början av 1960-talet nu gällande förordning (SFS 1961:568) om brandfarliga varor, i vilken särskilda bestämmelser om transport av sådan vara finns intagna.

I 40 § förordningen stadgas att bil, som är tillverkad för transport av brandfarlig gas eller brandfarlig vätska (t. ex. eldningsolja, dieselbrännolja, fotogen och bensin) skall vara för ändamålet inrättad enligt föreskrifter som kollegiet utfärdar. Vidare föreskrivs att tankbil inte får brukas utan att vara godkänd för sitt ändamål. Sådant godkännande

gäller för tre år i sänder. Det utfärdas, efter särskild besiktning, av trafikinspektör, bilinspektör och besiktningssman som avses i vägtrafikförordningen /se numera 35 § fordonskungörelsen (SFS 1972:595)/ eller annan lämplig person som kollegiet förordnat. Skriftligt bevis skall meddelas om godkännandet. Beviset skall vid färd medföras och av föraren på begäran företas för polisman, bilinspektör och företrädare för sprängämnesinspektionen, vilken enligt 15 § i förordningen är tillsynsmyndighet på området för brandfarliga varor. Bestämmelserna om tankbil gäller också för släpfordon och annat fordon som är tillverkat för transport av brandfarlig vara.

Enligt 41 § förordningen skall brandfarlig vara, vilken transporteras som stycke gods, hållas tätt innesluten i behållare som erbjuder erforderligt skydd mot skada under transporten. I 42 § sägs att kollegiet äger i sina tillämpningsföreskrifter till förordningen (se 14 §) meddela de närmare bestämmelser om vad som skall iakttas till skydd mot skada vid transport av brandfarlig vara samt vid lastning, lossning och tillfällig förvaring i samband med sådan transport. Slutligen gäller enligt 49 § att till tankbil eller annat fordon hörande cistern och annan större behållare för transport av brandfarlig vara skall vara tydligt och varaktigt märkt med ordet "Brandfarligt".

Sedermera har kollegiet i samråd med berörda myndigheter utfärdat utförliga bestämmelser i de hänseenden varom här är fråga. Föreskrifter om tankbil finns i kollegiets författningssamling Ser. B, nr 2/1963, bestämmelser om transport på landsvägsfordon med löstagbar cistern (löstank) för brandfarlig vätska i kungörelsen nr 6/1963 samt stadganden om beskaffenheten av lösa behållare för sådan vätska i kungörelsen nr 7/1963. Genom dessa regler lämnas enligt kollegiets mening en tillräckligt klar och uttömmande bild av vad som skall gälla vid landsvägstransporter av brandfarlig vätska -- oavsett om transporten sker med tankbil eller lastbil med löstankar eller på annat sätt -- för att skador såvitt möjligt skall undvikas. Bl. a. bör framhållas att kollegiet i sina kungörelser lämnat föreskrifter som riktar sig till föraren med beskrivningar hur han skall förfara vid transporter i skilda avseenden. Vidare bör hållas i minnet att förordningens allmänna föreskrifter i 4 och 5 §§ om skyldighet att iakttaga försiktighet och att begagna betryggande anordningar gäller också i detta sammanhang.

Hithörande föreskrifter har i dag hunnit bli omkring tio år gamla och det är med hänsyn till den snabba utvecklingen naturligt att en översyn görs. Kollegiet har emellertid funnit lämpligt att inte nu utfärda nya bestämmelser. Skälet härtill är att Sverige med all sannolikhet kommer att ansluta sig till den internationella konventionen (ADR) om transport av farligt gods på landsväg och att konventionens bestämmelser i allt väsentligt kommer att gälla också den inhemska trafiken.

Konventionen innehåller ingående bestämmelser om beskaffenhet av transportfordon, behållare etc. och för närvarande pågår ett omfattande revisionsarbete när det gäller tankbilar och s. k. containers. Kollegiet finner det rimligt att resultatet av detta arbete avvaktas, innan kollegiet utfärdar nya föreskrifter. Ett sådant dröjsmål vällar dock inte större olägenheter, eftersom kollegiet tillagt sprängämnesinspektionen befogenheten att medgiva avvikelser från tankbilsföreskrifterna, under förutsättning att konstruktionen alltjämt är betryggande. Inspektionen har också i viss utsträckning utnyttjat denna befogenhet.

Den i motionen lämnade redogörelsen för de erfarenheter om tankbilarnas utrustning m. m. som gjordes i samband med en flygande besiktning i Göteborgs-området finner kollegiet vara ytterst nedslående.

Den visar nämligen en allvarlig brist på vilja att åttlyda utfärdade bestämmelser, vilkas åsidosättande dock är straffbelagda (se 63 § förordningen), ävensom att en aldrig så utförlig beskrivning om vad som åligger berörda parter inte är tillfyllest. I likhet med motionärerna tror kollegiet att en skärpning av kontrollen skulle råda bot på de påtagliga missförhållandena. En skärpt kontroll förutsätter emellertid att resurser finns härför och kollegiet tror inte att så är fallet i dag. Sprängämnesinspektionens befattningshavare är för få för att de skall kunna medverka i önskvärd omfattning. De polismän, besiktningmän, trafikinspektörer och bilinspektörer, som normalt utför flygande besiktningar, torde inte besitta den sakkunskap som krävs. Detsamma lär gälla dem som utför den regelbundet återkommande fordonskontrollen hos AB Svensk Bilprovning. Dessa personalkategorier måste sålunda på ett eller annat sätt förstärkas med specialutbildat folk. Det ankommer knappast på kollegiet att taga initiativ härtill, men enligt kollegiets mening bör denna fråga närmare undersökas.

Såvitt kollegiet kan bedöma torde de stora oljebolagen i vårt land tillse att dem tillhöriga tankbilar uppfyller gällande föreskrifter och att bilarnas förare känner till vad som åligger dem. Under senare tid har emellertid bolagen alltmer börjat övergå till att låta s. k. lejdåkare utföra oljetransporterna. Dessa, som är självständiga företagare, använder då antingen tankbilar eller lastbilar med fastgjorda löstankar. Enligt kollegiets uppfattning skulle det med hänsyn till nu gällande rättsgrundsatser föra för långt att ålägga oljebolagen att kontrollera att lejdåkarna följer gällande bestämmelser. Ett sådant åläggande torde kräva särskild lagstiftning. Däremot finner kollegiet naturligt att oljebolagen skall förvissa sig om att lejdåkares tankbil har gällande godkännandebevis, innan transporterna börjar.

I motionen framförs också några synpunkter på hur standarden på tankbilarna bör kunna förbättras. En del av de föreslagna konstruktionsändringarna prövas för närvarande ute på fältet och kollegiet får här undersöka möjligheterna att på lämpligt sätt tillgodose motionärernas synpunkter. I detta sammanhang begränsar sig kollegiet till att framhålla att ett slopande av påfyllnadslock knappast är möjligt. En öppning, varigenom tankrengörare kan komma in i cisternen, måste nämligen alltid finnas.

Vad härefter angår frågan om utbildning av tankbilsförare bör omtalas att petroleuminstitutet brukar hålla kurser för oljebolagens personal. Önskvärt är självfallet att också annan tankbilspersonal får sådan utbildning. Enligt kollegiets åsikt bör undersökas, om inte denna fråga skulle kunna lösas inom ramen för sådan förarutbildning som avses i körkortskungörelsen (SFS 1972:592).

Slutligen anser motionärerna att speciell kompetens bör krävas för förare av tankfordon. Kollegiet har för sin del intet att erinra häremot. Kollegiet har då uppmärksammat, att körkortskungörelsen har bestämmelser om traktorkort. Detta leder naturligt till tanken, att kungörelsen bör kunna ha regler om att - utöver trafik kort - tankbils kort skall krävas för den som framför tankbil eller lastfordon med löstankar. En dylik ordning skulle för övrigt sannolikt föranleda trafikskolorna att ta initiativ till utbildningskurser för sådana förare.

På grund av det anförda får kollegiet i så motto tillstyrka bifall till motionen att riksdagen bör uppdraga åt Kungl. Maj:t att utreda frågan om utbildning av förare av tankbil m. m. och om krav på kompetens för sådan förare.

Svenska Petroleum Institutet (1973-04-27)

I motionen ifrågasättes att tankbilarna skulle utgöra allvarliga miljöhot och att nya katastrofer kunde hända när och var som helst. Hänvisning göres dels till en olycka i Norrköping, dels till en flygande inspektion, som genomförts i Göteborg i mars 1972.

Det må till en början konstateras, att katastrofen i Norrköping helt får hänföras till den mänskliga faktorn och en rad sammanträffande omständigheter, som medförde tankbilens brand och förarens död. Tankbilen tillhörde ej något oljeföretag. Vidare kan även uttalas, att dylika katastrofer lyckligtvis är mycket sällsynta.

Vad beträffar inspektionen i Göteborg finns ingen uppgift om tankfordonens ägare eller hur de konstaterade felen fördelar sig på oljeföretagens eller enskilda åkares tankfordon. Vidare torde många fel få anses vara av bagatellartad karaktär. Andra fel är självfallet i och för sig allvarligare.

Enligt Institutets uppfattning kan man ej av de framdragna exemplen dra den slutsatsen, att tankfordonen i allmänhet skulle vara behäftade med fel och brister och att transportverksamheten med tankfordon bedrivs på ett sådant sätt, att allvarliga risker föreligger.

Någon fullständig statistik beträffande olycksfall, orsakade av tankbilar, lär ej föreligga i landet.

Enligt tillgänglig statistik torde år 1970 ha med lastbil transporterats 24 milj m³ bensin och oljor. För detta arbete användes ca 2 700 tankfordon (exkl. släpvagnar), varav ca 1 100 går i yrkesmässig trafik. I medeltal går landets tankfordon varje dag 40 000 mil, dvs. 10 varv runt jorden. Inträffade olyckshändelser bör självfallet ställas i relation till transporterernas omfattning.

Vad beträffar oljeföretagens tankfordon är dessa föremål för fortlöpande kontroll såväl enligt gällande författningar (årlig besiktning hos AB Svensk Bilprovning och den enligt förordningen om brandfarliga varor föreskrivna treårsbesiktningen) som genom oljeföretagets-ägarens interna genomgång, inspektion och fortlöpande underhåll. Eftersom oljeföretagens fordon bär resp. företags namn och färger, har varje företag ett eget intresse av att fordonet är väl utrustat och underhållet och icke minst att det framföres på ett föredömligt sätt.

I motionen har angivits flera förslag till tekniska förbättringar av tankbilarnas konstruktion m. m.

Med anledning härav vill Institutet erinra om att Kommerskollegium enligt förordningen om brandfarliga varor har utfärdat föreskrifter för tankbil – vilket skett genom kungörelse 1963-01-30 (Kommerskollegii författningssamling 1963:2). Institutet har i yttrande till Kommunikationsdepartementet över ett betänkande "Transport av farligt gods" framhållit, att dessa föreskrifter är i behov av översyn. Avsikten torde vara, att dessa föreskrifter skall omarbetas med hänsyn till internationella bestämmelser (ADR). Med hänsyn även till den tekniska utvecklingen sedan 1963 framstår emellertid en översyn av gällande föreskrifter som angelägen.

I motionen föreslås åtgärder för att tankbilsförare skall erhålla en bättre utbildning.

Institutet vill i anledning härav meddela, att under 1972-73 av Institutet i samarbete med Biltrafikens Yrkesnämnd anordnats 69 tredagarskurser, i vilka deltagit 1 050 av oljeföretagens anställda tankbilsförare. Vid kurserna har praktiskt och teoretiskt genomgått trafikregler, särskilt sådana för tung trafik, fordonskännedom, produktkännedom samt miljö- och skyddsfrågor. Vidare har deltagarna fått övningsköra i

körgård med bil och släp. Genom dessa kurser har oljeföretagens bilförare erhållit en utbildning, som bör göra dem väl lämpade för sin ansvarsfulla uppgift.

Den vidareutbildning, för vilken här redogjorts, kommer att av oljeföretagen fullföljas *dels* genom ytterligare kurser inom varje företag *dels ock* genom speciella rutiner vid nyanställning av bilförare, vilka rutiner lägger särskild vikt vid de transporterade produkternas egenskaper och tankbilens utrustning, skötsel och framförande.

I motionen föreslås, att oljeföretagen skulle se till att även inhyrda tankbilar uppfyller de normer, som finns. Institutet anser det ej möjligt eller rimligt, att oljeföretagen skulle åta sig ett sådant ansvar. Huvudprincipen måste — liksom hittills — vara, att ägaren av ett fordon själv svarar för att fordonet är i föreskrivet skick. Om inhyraren skulle överta ägarens ansvar för fordonet, skulle detta ej befordra ägarens intresse av att hålla fordonet i gott skick.

Sammanfattningsvis vill Institutet föreslå, att riksdagen måtte uttala, att det är angeläget, att en översyn av gällande bestämmelser och föreskrifter för tankbilar snabbt kommer till stånd.