

Sammanfattning

Utskottet behandlar i betänkandet regeringens proposition 1998/99:49 Säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods m.m. I propositionen föreslås vissa ändringar i lagen (1982:821) om transport av farligt gods. Ändringarna syftar till att höja kompetensen och därmed säkerhetsnivån hos dem som transporterar farligt gods och till att genomföra rådets direktiv 96/35/EG om utnämning av och kompetens hos säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods på väg, järnväg eller inre vattenvägar.

Kravet på att ha säkerhetsrådgivare föreslås träda i kraft den 1 januari 2000.

En motion rörande en senareläggning av ikraftträdandet har väckts med anledning av regeringens proposition.

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1982:821) om transport av farligt gods och avslår motionen.

Till utskottets förslag har fogats en reservation.

Propositionen

Regeringens förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår i proposition 1998/99:49 att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1982:821) om transport av farligt gods.

Motionen

1998/99:Fö2 av Per-Richard Molén m.fl. (m) vari yrkas att riksdagen beslutar om en senare tidpunkt för implementering av kravet på säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods i enlighet med vad som anförts i motionen.

Bakgrund och utgångspunkter

Nuvarande förhållanden

Av regeringens proposition framgår att bestämmelserna om farligt gods i hög grad är internationella. Reglerna är inriktade på hur det farliga godset skall klassificeras, dokumenteras i färdhandlingar, utmärkas, inneslutas och lastas.

FN:s ekonomiska och sociala råd tillsatte 1953 en expertgrupp benämnd The Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods. Denna expertgrupp ger ut rekommendationer för transport av farligt gods. FN-rekommendationerna uppdateras kontinuerligt. Rekommendationerna har blivit vägledande för allt internationellt arbete med transport av farligt gods.

De grundläggande svenska reglerna för transport av farligt gods – med alla transportslag och alla kategorier gods – har samlats i en gemensam ramlag och därtill hörande förordning, lagen (1982:821) om transport av farligt gods och förordningen (1982:923) om transport av farligt gods. Endast bulktransporter till sjöss har lämnats utanför. Merparten av reglerna återfinns dock, efter bemyndiganden i lagen och förordningen, i myndighetsföreskrifter. Dessa föreskrifter är omfattande och detaljrika och för lekmän relativt svår-tillgängliga.

Lagen innehåller, förutom nämnda bemyndiganden för regeringen eller myndighet som regeringen utser att meddela vidare föreskrifter, definitioner som avgränsar lagens tillämpningsområde, en allmän säkerhetsbestämmelse samt tillsyns- och ansvarsbestämmelser. Definitionen av farligt gods bygger på FN-rekommendationerna. Förordningen innehåller vissa materiella föreskrifter, överklagandebestämmelser och vidare bemyndiganden för de tre transportmyndigheterna Statens räddningsverk, Sjöfartsverket och Luftfartsverket.

I förordningen föreskrivs att för internationella järnvägs- och vägtransporter skall RID- respektive ADR-direktiven gälla. För nationella järnvägs- och vägtransporter gäller Statens räddningsverks föreskrifter (RID-S respektive ADR-S). Genom föreskrifterna har EU:s RID- respektive ADR-direktiv genomförts även för de nationella transporterna, med godkända nationella avvikelser.

Sjöfartsverket har föreskrivit att bestämmelserna i den internationellt enhetliga IMDG-koden för sjötransporter skall gälla för alla fartyg på svenskt farvatten och för svenska fartyg även när de utnyttjas för sjöfart utanför svenskt vatten. Verket har också meddelat föreskrifter om transport av farligt gods i hamnar och om bulktransporter till sjöss.

Luftfartsverket har på liknande sätt satt den internationellt enhetliga ICAO-TI-regleringen i kraft för civila luftfartyg vid start från, landning på eller överflygning av svenskt territorium.

Reformbehovet

Enligt regeringen har lagen (1982:821) om transport av farligt gods visat sig vara ändamålsenlig. Det synsätt och den organisation som valts i Sverige har

bl.a. inneburit ett ansvar för transportsituationen hos särskilda transportmyndigheter, ett samordningsansvar hos Statens räddningsverk och en integrering av frågor om farligt gods i arbetet för förebyggande av kemikalieolyckor. Sedan tillkomsten av lagen har dock i FN-rekommendationerna och andra relevanta regelverk upptagits varor som inte omfattas av lagens definition av farligt gods och klassindelningen har förändrats. Detta motiverar en modernisering av lagen.

Europeiska unionens råd antog den 3 juni 1996 direktivet 96/35/EG om utnämning av och kompetens hos säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods på väg, järnväg eller inre vattenvägar – säkerhetsrådgivardirektivet.

Enligt artikel 1 i direktivet skall varje företag som i sin verksamhet utför transport av farligt gods på väg, järnväg eller inre vattenvägar, eller utför lastning eller lossning i samband med sådana transporter, senast den 31 december 1999 utse en eller flera säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods.

I artikel 2 definieras begreppen företag, säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods, farligt gods och berörda verksamheter. Med företag avses inte endast bolag, utan varje juridisk eller fysisk person, inklusive myndigheter, eller annan grupp av personer som, med eller utan vinstsyfte transporterar, lastar eller lossar farligt gods.

I artikel 3 får föreskrivas vissa undantag från direktivets tillämpning.

Av artikel 4 framgår att rådgivarens huvuduppgift är att under företagsledningens ansvar underlätta företagets verksamhet i enlighet med tillämpliga bestämmelser och under bästa möjliga säkerhetsförhållanden.

En säkerhetsrådgivare skall, enligt artikel 5, ha en särskild utbildning som skall bekräftas med ett särskilt utbildningsintyg (EG-intyg). Utbildningens syfte är att ge den blivande rådgivaren erforderliga kunskaper om de risker som är förknippade med transport av farligt gods, om lagar, förordningar och föreskrifter som är tillämpliga för det eller de berörda transportslagen samt om de uppgifter som åligger en säkerhetsrådgivare. För att erhålla intyget måste personen i fråga avlägga en examen som godkänns av medlemsstatens behöriga myndighet. Intyget skall, enligt artikel 6, vara giltigt i fem år. Därefter förlängs intyget automatiskt med fem år i taget om innehavaren genomgår repetitionsutbildning eller godkänns vid ett prov.

Direktivet skall vara genomfört i nationell lagstiftning senast den 31 december 1999.

Av propositionen framgår att regeringen den 19 december 1996 beslutade att en särskild utredare skulle klarlägga och lägga fram förslag till den lagstiftning som krävs, bl.a. med anledning av ett EG-direktiv om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga olyckshändelser där farliga ämnen ingår och med anledning av det antagna EG-direktivet om säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods. Utredaren fick också till uppgift att bl.a. behandla vissa frågor om definition, tillsyn, utbildning och överklagande inom ramen för lagen (1982:821) om transport av farligt gods. Utredningen om kemikalieolyckor m.m. – nedan kallad utredningen – avgav i januari 1998 sitt slutbetänkande Säkrare kemikaliehantering (SOU 1998:13). Betänkandet har remissbehandlats.

Ändringar i lagen (1982:821) om transport av farligt gods*Regeringen*

Regeringen föreslår i propositionen att den som bedriver verksamhet där det ingår att utföra transporter av farligt gods eller att vara avsändare vid sådana transporter skall ha en eller flera säkerhetsrådgivare med nödvändig kompetens. Kravet gäller samtliga transportslag. Termen avsändare definieras i lagen. Säkerhetsrådgivaren verkar under verksamhetsledningens ansvar för att förebygga olyckor och rapporterar till ledningen om inträffade olyckor eller tillbud. Regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, bemyndigas att meddela föreskrifter angående kraven på kompetens hos och uppgifterna för säkerhetsrådgivaren och medge de undantag som är befo-gade. Den som är skyldig att utse säkerhetsrådgivare är också skyldig att rapportera olyckor och tillbud till ansvarig myndighet.

Regeringen bedömer att bestämmelserna om säkerhetsrådgivare inte bör omfattas av straffbestämmelserna i lagen om transport av farligt gods.

I propositionen redovisas följande skäl för förslaget om säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods.

Inledningsvis anför regeringen att den svenska regleringen om säkerhetsrådgivare bör ske inom ramen för lagen (1982:821) och förordningen (1982:923) om transport av farligt gods samt därtill knutna myndighetsföreskrifter. I lagen om transport av farligt gods bör införas rambestämmelser som anger kravet på att säkerhetsrådgivare finns, dennes huvudsakliga uppgift och att rådgivaren har för uppgiften nödvändig kompetens.

Tillämpningsområde

Säkerhetsrådgivardirektivet är begränsat till att gälla för transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar, medan lagen om transport av farligt gods omfattar samtliga transportslag. Det finns dock inget i direktivet som hindrar att medlemsstaterna i den nationella lagstiftningen låter reglerna om säkerhetsrådgivare omfatta även sjö- och lufttransporter. Regeringen anser att de svenska reglerna om säkerhetsrådgivare bör ha samma tillämpningsområde som lagen om transport av farligt gods i övrigt.

Vem skall ha säkerhetsrådgivare?

Kravet på säkerhetsrådgivare omfattar varje fysisk och juridisk person, inklusive myndigheter, som bedriver sådan verksamhet. Kravet bör inte gälla för den som bedriver verksamhet som normalt inte berör farligt gods, utan endast tillfälligtvis utför en transport där riskerna är små. Rådgivarens åligganden kan utföras av någon som är särskilt anställd för detta ändamål. För större företag kan det finnas anledning att utse flera rådgivare. Uppgifterna kan också utföras av företagsledaren själv, av en person som har andra uppgifter i företaget eller av en person som inte tillhör företaget, allt under förutsättning att personen i fråga verkligen kan utföra rådgivarens uppgifter.

Enmansföretag och andra småföretag har alltså möjlighet att köpa tjänsten externt. Flera små företag inom samma region kan ha en gemensam rådgivare.

1998/99:FöU7

Avsändare

Avsändaren är en mycket viktig länk i transportkedjan då dennes val av förpackning, klassificering av godset, märkning, emballering etc. är av stor betydelse för transportsäkerheten. Regeringen föreslår därför att avsändarens ansvar tydliggörs genom att det särskilt anges att den som är avsändare vid transporter enligt lagen omfattas av kravet på säkerhetsrådgivare. Då termen avsändare används i lagen bör också definitionen av avsändare flyttas från förordningen till lagen.

Säkerhetsrådgivarens uppgifter och kompetens

Säkerhetsrådgivaren skall under företagsledningens ansvar tillse att åtgärder vidtas så att transporter och därmed sammanhängande lastning och lossning kan ske under bästa möjliga säkerhetsförhållanden. I huvudsak skall säkerhetsrådgivarens uppgifter vara av övervakande och rådgivande karaktär. Rådgivaren skall dock inte främst övervaka enskilda transporter utan snarare se till att rutiner och instruktioner för de förebyggande åtgärderna upprättas. Rådgivaren skall övervaka efterlevnaden av bestämmelser för transport av farligt gods, ge företaget råd i fråga om farligt gods i verksamheten och lämna en årlig rapport till företagsledningen om verksamheten såvitt gäller transport av farligt gods.

Enligt säkerhetsrådgivardirektivet måste säkerhetsrådgivaren ha avlagt en särskild examen och inneha ett intyg som visar att han tillgodogjort sig den utbildning som krävs.

Bemyndiganden och undantag

I lagen om transport av farligt gods bör, enligt regeringen, endast anges den grundläggande skyldigheten att ha säkerhetsrådgivare, dennes uppgifter i huvudsak och att rådgivaren skall ha nödvändig kompetens för sina uppgifter. Övriga bestämmelser i anledning av säkerhetsrådgivardirektivet och dess bilagor kan ges i förordning och myndighetsföreskrifter. Lagens rambestämmelser bör därför innehålla ett bemyndigande för regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, att meddela närmare föreskrifter om krav på kompetens och uppgifter beträffande säkerhetsrådgivare.

Enligt säkerhetsrådgivardirektivet finns möjlighet att göra undantag från direktivets tillämpning beträffande företag vilkas verksamhet gäller transporter med transportmedel som tillhör militären eller som sker under militärens ansvar, eller vilkas verksamhet gäller kvantiteter som på visst sätt är begränsade per transportenhet. Vidare kan medlemsstaterna föreskriva undantag från direktivets tillämpning på företag vilkas huvud- eller biverksamhet inte består av transport av farligt gods men som tillfälligt genomför nationell

transport av farligt gods eller lastning eller lossning i samband med sådan transport och där risken för fara eller miljöförstöring är minimal.

Enligt regeringens mening bör det vara möjligt att utnyttja de undantag som anges i direktivet. Inte minst är det angeläget att inte tvinga företag vilkas verksamhet normalt inte omfattar transport av farligt gods att bygga upp en säkerhetsrådgivarorganisation för någon enstaka transport där riskerna är små. I 6 § lagen om transport av farligt gods finns visserligen en möjlighet för regeringen att meddela undantag från lagens tillämpning på vissa transporter. Regeringen får också överlåta åt myndighet att göra detta. Det lagrummet kan dock knappast utnyttjas för att befria vissa företag från en skyldighet enligt lagen. Därför bör det införas ett bemyndigande för regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, att föreskriva om undantag från lagen.

Rapporteringskyldighet

För att förbättra underlaget för olycksstatistiken bör en rapportskyldighet införas för den som transporterar farligt gods att rapportera olyckor vid transporter och tillbud som inneburit en allvarlig risk för sådana olyckor till den myndighet som regeringen bestämmer. En sådan skyldighet bör dock endast avse olyckor och tillbud som är relaterade till skador som kan inträffa på grund av det farliga godset och inte till trafikolyckor eller andra olyckor i allmänhet.

Straffansvar

Säkerhetsrådgivaren skall vara ett medel för att åstadkomma hög säkerhet i samband med transport av farligt gods, men inte ett medel för företagsledningen att befria sig från ansvar för hanteringen. Säkerhetsrådgivarens uppgifter bör, enligt lagen om transport av farligt gods eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av bestämmelserna om säkerhetsrådgivare i lagen, därför inte omfattas direkt av ansvarsbestämmelsen i 16 § lagen om transport av farligt gods. Rådgivaren arbetar under företagsledningens ansvar. Att rådgivaren inte är straffrättsligt ansvarig för att företaget där han verkar bryter mot säkerhetsbestämmelser hindrar inte att rådgivaren, om denne agerar på sådant sätt att han uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift som meddelats med stöd av 9 § lagen om transport av farligt gods, kan fällas till ansvar enligt 16 § samma lag.

En underlåtenhet att utse säkerhetsrådgivare bör inte heller omfattas direkt av ansvarsbestämmelsen i 16 § lagen om transport av farligt gods. I stället kan tillsynsmyndigheten enligt 13 § samma lag meddela ett föreläggande att utse säkerhetsrådgivare. Ett sådant föreläggande kan förenas med vite. Förenas föreläggandet inte med vite kan den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot föreläggandet fällas till ansvar enligt 16 §.

Utskottet har inget att erinra mot regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1982:821) om transport av farligt gods. Således tillstyrker utskottet regeringens förslag att den som bedriver verksamhet där det ingår att utföra transporter av farligt gods eller att vara avsändare vid sådana transporter skall ha en eller flera säkerhetsrådgivare med nödvändig kompetens. Regeringens förslag innebär att kravet om säkerhetsrådgivare gäller samtliga transportslag och att termen avsändare definieras i lagen. Förslaget innebär också att säkerhetsrådgivaren verkar under verksamhetsledningens ansvar för att förebygga olyckor och rapporterar till ledningen om inträffade olyckor eller tillbud.

Utskottet tillstyrker förslaget att regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, bemyndigas att meddela föreskrifter om kraven på kompetens hos och uppgifterna för säkerhetsrådgivaren och medge de undantag som är befogade. Förslaget att den som är skyldig att utse säkerhetsrådgivare också är skyldig att rapportera olyckor och tillbud till ansvarig myndighet tillstyrks även av utskottet.

Utskottet instämmer i regeringens bedömning att bestämmelserna om säkerhetsrådgivare inte bör omfattas av straffbestämmelserna i lagen om transport av farligt gods.

Utbildning och tillsyn m.m.

Regeringen

Regeringen bedömer att Statens räddningsverk bör bli ansvarig myndighet för att fastställa kunskapskraven och krav på examen för säkerhetsrådgivare samt utfärda utbildningsintyg. Verket bör också kunna handha examinationen och utse andra examineringsorgan. Några krav på hur kunskaperna skall inhämtas bör inte uppställas. Statens räddningsverk bör också vara ansvarigt för att närmare föreskriva vilka uppgifter som säkerhetsrådgivarna skall ha och vara tillsynsmyndighet beträffande säkerhetsrådgivare.

I propositionen redovisas följande skäl för regeringens bedömning om utbildning och tillsyn m.m. för säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods.

Inledningsvis anför regeringen att ansvaret för transport av farligt gods är uppdelat på Statens räddningsverk (Räddningsverket), Sjöfartsverket och Luftfartsverket. Som flera remissinstanser påpekat är det dock lämpligt att en myndighet bär det samlade ansvaret för säkerhetsrådgivarna. Räddningsverket har ett tydligt mandat att samordna säkerhetsföreskrifterna för de olika transportslagen, det svenska arbetet inom olika internationella organ och transportmyndigheternas arbete i övrigt inom området transport av farligt gods. Det är därför naturligt att Räddningsverket också blir den myndighet som tar ett samlat ansvar för frågor rörande säkerhetsrådgivarna.

Uppgifter och kompetens

I säkerhetsrådgivardirektivet stadgas att rådgivaren skall ha ett utbildningsintyg och dessförinnan ha avlagt en examen som godkänts av medlemsstatens

behöriga myndighet. Det bör således föreskrivas beträffande säkerhetsrådgivarens nödvändiga kompetens att denne måste ha avlagt föreskriven examen och inneha utbildningsintyg.

Till Räddningsverket är två samarbetsorgan knutna; Rådet för transport av farligt gods, där Räddningsverket, Sjöfartsverket och Luftfartsverket deltar, och delegationen för transporter av farligt gods, som består av myndigheter och näringslivsorganisationer som arbetar med transport av farligt gods. Det finns således instrument utvecklade för att möjliggöra den nödvändiga samordningen mellan transportslagen, en samordning som Räddningsverket måste åstadkomma beträffande säkerhetsrådgivare.

Vad gäller kompetenskraven har Räddningsverket också erfarenhet av utbildning av förare av transporter av farligt gods och man har dessutom under åren 1997–1998 genomfört provutbildning för säkerhetsrådgivare och även utbildat lärare.

Räddningsverket bör således bli ansvarigt för att utfärda bestämmelser angående kompetens hos rådgivarna och närmare föreskrifter om den examen de skall ha avlagt. Räddningsverket bör också vara behörigt att utfärda det utbildningsintyg som krävs enligt säkerhetsrådgivardirektivet.

Några särskilda krav på hur kunskaperna skall inhämtas bör dock inte meddelas. Det väsentliga är att de som utses till säkerhetsrådgivare kan visa att de har erforderliga kunskaper. Ingenting hindrar således självstudier eller att privata organisationer anordnar utbildning för blivande säkerhetsrådgivare.

Tillsyn m.m.

Tillsyn över efterlevnaden av bestämmelser om transport av farligt gods utövas enligt förordningen om transport av farligt gods av Sjöfartsverket, Luftfartsverket, polismyndigheterna, Sprängämnesinspektionen, tullmyndigheterna, Banverket och Kustbevakningen. Räddningsverket har ingen formell tillsynsroll enligt förordningen, men skall enligt sin instruktion samordna tillsynsmyndigheternas verksamhet i fråga om landtransporter av farligt gods. För att underlätta samordningen har verket bildat SAMTILL-gruppen. I denna grupp ingår, utöver företrädare för tillsynsmyndigheter för landtransporter, även tillsynsansvariga för sjö- och lufttransporter.

Tillsynen kommer att skilja sig från den tillsyn som redan sker, genom att den kommer att rikta sig mot företag som kan bedriva verksamhet avseende flera transportslag. Dessutom kommer tillsynen inte att rikta sig mot enskilda transporter, som den nuvarande gör. I stället kommer den att rikta sig mot företagens och myndigheternas verksamhet i allmänhet. Bland annat av dessa skäl torde inte det mest ändamålsenliga vara att låta de nuvarande tillsynsmyndigheterna utföra även denna tillsyn. Som angetts i det föregående är det också lämpligt att en myndighet har ett samlat ansvar för säkerhetsrådgivarna. Räddningsverket bör således, enligt regeringen, också ha tillsynsansvaret.

Utskottet instämmer i regeringens bedömning att Statens räddningsverk bör bli ansvarig myndighet för att fastställa kunskapskraven och krav på examen för säkerhetsrådgivare samt utfärda utbildningsintyg. Verket bör också kunna handha examinationen och utse andra examineringsorgan. I likhet med regeringen bedömer också utskottet att några krav på hur kunskaperna skall inhämtas inte bör uppställas. Statens räddningsverk bör vara ansvarigt för att närmare föreskriva vilka uppgifter säkerhetsrådgivarna skall ha och vara tillsynsmyndighet beträffande säkerhetsrådgivare.

Övriga frågor

Regeringen

Regeringen föreslår att definitionen och klassindelningen av farligt gods i lagen (1982:821) om transport av farligt gods ändras så att de överensstämmer med FN:s rekommendationer. Regeringen föreslår också att lagens straffbestämmelse anpassas till att vissa brott som angetts i brottsbalken flyttas över till miljöbalken.

I propositionen redovisas följande skäl för regeringens förslag i övriga frågor rörande säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods.

Definitioner

Sedan tillkomsten av lagen om transport av farligt gods har i FN:s rekommendationer och i andra relevanta internationella regelverk upptagits varor som inte omfattas av lagens definition. Definitionen i lagen täcker endast delvis klass 9 i FN-rekommendationerna – övriga ämnen och föremål. Övriga transportanknutna internationella regelverk har också öppna klasser för övriga farliga ämnen. Transportmyndigheternas föreskrifter, som i praktiken i huvudsak utgörs av dessa regelverk, omfattar därmed fler farliga ämnen än lagen.

Detta är en olycklig ordning. Den svenska lagen bör därför anpassas till FN-rekommendationerna i dess nuvarande utformning både språkligt och i sak.

Bemyndigande angående utbildning

För vissa transporter av farligt gods krävs att föraren har viss utbildning. Utredningen har föreslagit att 9 § lagen om transport av farligt gods kompletteras med att även krav om utbildning får föreskrivas, med hänsyn till bestämmelsens höga detaljeringsgrad i övrigt. Enligt regeringens mening är dock inte tillägget påkallat, med hänsyn till att bemyndigandet omfattar de försiktighetsmått och åtgärder i övrigt som krävs från transportsäkerhetssynpunkt.

Utredningen har föreslagit att överklagandebestämmelserna i förordningen om transport av farligt gods flyttas över till lagen om transport av farligt gods. Sedan utredningen lade sitt förslag har emellertid i förvaltningslagen (1986:223) införts en ny allmän och kompletterande bestämmelse (22 a §) om domstolsprövning av förvaltningsbeslut. Vidare har i förordningen om transport av farligt gods införts en hänvisning till 22 a § förvaltningslagen. Därmed har syftet med utredningens förslag – att föreskrifter om domstolar-nas rättskipningsuppgifter skall anges i lag och inte i förordning – redan uppnåtts.

I andra stycket i 16 § lagen om transport av farligt gods anges att ansvar enligt lagen inte inträder om ansvar för gärningen kan ådömas enligt brottsbalken. Eftersom de mest närliggande brottsbalksbrotten, miljöförstöring och vållande till miljöförstöring, den 1 januari 1999 flyttades över till miljöbalken bör lagrummet kompletteras med en hänvisning till de brotten.

Utskottet

Utskottet har inget att invända mot regeringens förslag att definitionen och klassindelningen av farligt gods i lagen (1982:821) om transport av farligt gods ändras så att de överensstämmer med FN:s rekommendationer. Utskottet har inte heller något att invända mot att lagens straffbestämmelse anpassas till att vissa brott som angetts i brottsbalken flyttas över till miljöbalken.

Kostnadskonsekvenser och ikraftträdande

Regeringen

Regeringens förslag beträffande säkerhetsrådgivare är till största delen en anpassning till EG-direktiv. Det innebär till viss del ökade ambitioner vad gäller säkerheten och kan orsaka kostnader som i dag inte belastar dem som transporterar farligt gods. Företagen måste utse särskilda befattningshavare som skall erhålla utbildning och examineras.

Förslaget att det skall finnas en säkerhetsansvarig vid företag som är berörda av transporter av farligt gods har dock länge bedömts som angeläget, både i Sverige och på andra håll. Redan 1993 anmälde Sveriges Industriförbund, Sveriges Kemiska Industrikontor (Kemikontoret), Kemisk-Tekniska leverantörsförbundet och Svenska Petroleum Institutet i en gemensam skrivelse, som även Svenska åkeriförbundet ställde sig bakom, att det borde införas ett krav på att det skall finnas en ansvarig tjänsteman på alla företag som avsänder och/eller transporterar farligt gods. Organisationerna sade sig vara övertygade om att detta ytterligare skulle minska sannolikheten för olyckor vid transport av farligt gods. Det finns således i branschen ett önskemål om säkerhetsrådgivare.

De kostnader som ett tillsynsansvar skulle innebära för Statens räddningsverk skall rymmas inom befintliga ramar.

Med hänsyn till den tid som behövs för att informera om bestämmelserna och för att utbilda säkerhetsrådgivarna bör lagändringarna, såvitt avser kravet

på att ha en säkerhetsrådgivare, träda i kraft först den 1 januari 2000. Bemyndigandet till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om kunskapskrav och vilken examen som säkerhetsrådgivaren skall ha bör dock, just med hänsyn till att rådgivarna skall vara utbildade till den 1 januari 2000, träda i kraft tidigare. Sistnämnda bestämmelse, liksom lagen i övrigt, bör därför träda i kraft redan den 1 juli 1999.

Motionen

I motion Fö2 (m) av Per-Richard Molén m.fl. föreslås en granskning av implementeringstiden när det gäller bl.a. kravet på och utbildning av säkerhetsrådgivare. Enligt motionen har Statens räddningsverk räknat med att ca 3 000 säkerhetsrådgivare måste utbildas i Sverige för att man ska få fortsätta med transporter av farligt gods. Utbildningen om ca 15 dagar per säkerhetsrådgivare beräknas starta i augusti 1999. Motionärerna drar den slutsatsen att detta innebär att 3 000 personer under loppet av sex månader skall utbildas i 15 dagar och avlägga erforderliga prov.

Motionärerna pekar också på att i Finland kommer kravet om säkerhetsrådgivare redan den 1 mars 1999. Kravet att företag skall ha en säkerhetsrådgivare infaller dock först i juni 2000.

Utskottet

EG-direktivet om säkerhetsrådgivare vid transport av farligt gods har länge bedömts som angeläget både i Sverige och på andra håll i Europa. Redan år 1993, som framgår av propositionen, anmälde organisationer i branschen att det borde införas ett krav på att det skall finnas en ansvarig tjänsteman vid alla företag som avsänder och/eller transporterar farligt gods. I propositionen föreslås bl.a. att kunskapskraven om vilken examen som säkerhetsrådgivaren skall ha träder i kraft den 1 juli 1999 och kravet om säkerhetsrådgivare den 1 januari 2000.

Med anledning av vad som framförs i motion Fö2 (m) om utbildning av säkerhetsrådgivare har utskottet inhämtat att behovet av säkerhetsrådgivare torde ligga runt 2 000–3 000 rådgivare. Som framgår av propositionen finns dock inget krav om hur kunskaperna som säkerhetsrådgivare skall inhämtas. Det står således rådgivaren fritt att närhelst han anser sig ha erforderliga kunskaper avlägga sin examen som säkerhetsrådgivare.

Med anledning av yrkandet i motionen om en senare tidpunkt för implementering av kravet om säkerhetsrådgivare vill utskottet bl.a. erinra om att det föreligger ett förslag om uttalande till Europeiska unionens råds gemensamma ståndpunkt till direktivet om säkerhetsrådgivare. Uttalandet innebär att kommissionen noterar att vissa medlemsstater angivit att de kan komma att möta svårigheter med att, inom tidsfristerna, omsätta gemenskapslagstiftningen om säkerhetsrådgivare, men att de skall bemöda sig om att göra detta.

Av det ovan anförda framgår att det sedan länge inom branschen finns önskemål om krav på säkerhetsrådgivare vid transport av farligt gods. Som utskottet ser det torde därför det förestående införandet av säkerhetsrådgivar-direktivet i svensk lagstiftning välkomnas av berörda inom branschen. Därtill

finns också inom gemenskapen en förståelse för att vissa länder kan möta svårigheter att hinna med att omsätta direktivet inom de givna tidsramarna. Något behov av en senareläggning av ikraftträdandet i enlighet med vad som yrkas i motionen torde därför inte vara påkallat. *Motion Fö2 (m)* bör därför inte bifallas av riksdagen.

Hemställan

Utskottet hemställer

beträffande förslag i proposition 1998/99:49 Säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods m.m.

att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1982:821) om transport av farligt gods och avslår motion 1998/99:Fö2.

res. (m, kd)

Stockholm den 13 april 1999

På försvarsutskottets vägnar

Tone Tingsgård

I beslutet har deltagit: Tone Tingsgård (s), Christer Skoog (s), Karin Wegestål (s), Åke Carnerö (kd), Olle Lindström (m), Rolf Gunnarsson (m), Ola Rask (s), Berit Jóhannesson (v), Margareta Viklund (kd), Anna Lilliehöök (m), Lars Ångström (mp), Runar Patriksson (fp), Laila Bäck (s), Björn Leivik (m), Berndt Sköldestig (s) och Rigmor Ahlstedt (c).

Reservation

Förslag i proposition 1998/99:49 Säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods m.m.

Olle Lindström, Rolf Gunnarsson, Anna Lilliehöök, Björn Leivik (alla m), Åke Carnerö och Margareta Viklund (båda kd) anför:

dels att den del av utskottet anförande som på s. 11 börjar med ”Med anledning av vad” och slutar med ”av riksdagen” bort ha följande lydelse:

Det är bra att en myndighet – i förslaget Statens räddningsverk – skall ha det samlade ansvaret för de nya säkerhetsrådgivarna. Det kan ibland vara problem då det i dag är tre statliga verk, Statens räddningsverk, Sjöfartsverket och Luftfartsverket, som har ansvaret för transport av farligt gods. Den

delen behandlas dock inte i denna proposition. Utskottet instämmer således i att Statens räddningsverk nu får det samlade ansvaret här.

I motion Fö2 (m) föreslås en granskning av implementeringstiden. Omkring 3 000 säkerhetsrådgivare måste utbildas och enligt utskottets uppfattning är tiden för kort för många av de företag som är inblandade i den nya verksamheten för att klara av denna viktiga utbildning. Det har ju sagts att utbildningen av säkerhetsrådgivarna skall ta ca 15 dagar och att utbildningen skall starta i augusti 1999. Utskottet anser således att en senare tidpunkt bör införas där utbildningen skall vara avslutad. Utskottet har samma uppfattning som Europeiska unionens råd, som mycket riktigt konstaterat att vissa medlemsstater inte kommer att klara den aktuella tidsramen utan att, som rådet uttrycker det, ”de kan komma att möta svårigheter”.

Mot bakgrund av vad utskottet nu anfört bör därför motion Fö2 (m) bifallas av riksdagen.

dels att utskottets hemställan bort ha följande lydelse:

beträffande förslag i proposition 1998/99:49 Säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods m.m.

att riksdagen med bifall till motion 1998/99:Fö2 och med avslag på regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1982:821) om transport av farligt gods som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört.

Sammanfattning.....	1
Propositionen.....	1
Regeringens förslag till riksdagsbeslut	1
Motionen.....	1
Utskottet	2
Bakgrund och utgångspunkter	2
Nuvarande förhållanden	2
Reformbehovet.....	2
Säkerhetsrådgivare.....	4
Ändringar i lagen (1982:821) om transport av farligt gods	4
Utbildning och tillsyn m.m.....	7
Övriga frågor.....	9
Kostnadskonsekvenser och ikraftträdande	10
Hemställan	12
Reservation	12
Förslag till lag om ändring i lagen (1992:821) om transport av farligt gods	14