

Motion till riksdagen 2006/07:Fö230

av **Karin Svensson Smith m.fl. (mp)**

Transport av farligt gods

Förslag till riksdagsbeslut

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

Motivering

I denna motion behandlas framför allt frågan om tillsynsverksamheten när det gäller transporter av farligt gods. Det är av grundläggande betydelse i arbetet med att uppnå lagstiftningens syfte, att förebygga, hindra och begränsa olyckor vid transporter av farligt gods. Vi är med anledning av detta speciellt intresserade av två områden rörande transport av farligt gods:

1. Efterlevandet av bestämmelsen om säkerhetsrådgivare.
2. Tullverkets tillsynsansvar som enligt regeringen skall upphöra.

Fel! Okänt namn på

Säkerhetsrådgivare

År 1996 fattade man i EU beslut om att alla som hanterar farligt gods på väg eller järnväg skall ha s.k. säkerhetsrådgivare, och det infördes i Sverige från den 1 januari 2000.

Säkerhetsrådgivardirektivet antogs till följd av den ökade mängden transporter av farligt gods samt till förebyggande av olyckor orsakade av bristfällig kunskap om de risker som är förknippade med sådan verksamhet.

Säkerhetsrådgivardirektivet har införlivats i svensk rätt genom en ändring i LFG den 1 juli 1999 (prop. 1998/99:49, bet. 1998/99:FöU7, rskr. 1998/99:220). I förarbetena inför införandet av bestämmelserna om säkerhetsrådgivare anförde regeringen att det var angeläget att höja kompetensen och därmed säkerheten hos alla som avsänder och transporterar farligt gods oavsett på vilket sätt godset transporteras.

Kravet på att ha en eller flera säkerhetsrådgivare enligt LFG omfattar alla verksamhetsutövare som faller under lagens bestämmelser. Även den som enbart lämnar gods till annan för transport skall enligt lagen ha en säkerhetsrådgivare. Därmed går den svenska regleringen längre än vad som krävs enligt direktivet, som enbart föreskriver att den som transporterar, lastar eller lossar farligt gods skall ha säkerhetsrådgivare.

Eftersom LFG säger att underlåtenhet att ha säkerhetsrådgivare inte är straffbart, om inte ett föreläggande som inte förenats med vite meddelats i frågan, väger kravet på berörda parter om säkerhetsrådgivare väldigt lätt. Det framstår som inkonsekvent om skyldigheten att ha säkerhetsrådgivare, som är väsentlig ur säkerhetssynpunkt, inte är direkt straffsanktionerad medan motsatsen gäller för flertalet övriga säkerhetsföreskrifter av varierande slag. Förslaget om att underlåtenhet att ha säkerhetsrådgivare skall vara straffbart även om föreläggande om att ha säkerhetsrådgivare inte meddelats, är således bra. Inte minst mot bakgrund av att det enligt uppgift är enbart 75 av Sveriges 290 kommuner som har infört säkerhetsrådgivare.

I Tyskland har varje kommun en eller flera anställda säkerhetsrådgivare, med bl.a. kontrollfunktion och tillsyn av näringslivets efterlevande av gällande lagstiftning. Dessa kommunala säkerhetsrådgivare är även polisen behjälpliga vid farligt-gods-kontroller i samhällena. Även de tyska delstatsmyndigheterna, vilka motsvaras av våra länsstyrelser, har anställda säkerhetsrådgivare. Vi är övertygade om att de kostnader som följer med en ökad och förbättrad tillsyn kan betraktas som en samhällsinvestering utifrån vad en katastrof som vore möjlig att förebygga kostar, både i lidande och i pengar. Det tyska systemet bör i dessa delar införas i Sverige.

När det gäller säkerhetsrådgivare finns det ytterligare ett problem som vi i denna motion vill uppmärksamma. Enligt uppgift finns det rådgivare som har upp emot 70 kunder/företag knutna till sig, vilket inte kan vara rimligt. Det har kommit till vår kännedom att tillsynsmyndigheterna i Tyskland har uppgiften att kontrollera att säkerhetsrådgivarna inte har fler uppdrag än de klarar av. Man har krav på ett visst mått av kvalitet på säkerhetsrådgivarnas arbete. Det förekommer också uppgifter om att man i Danmark har reglerat antalet

uppdrag per rådgivare. Vi föreslår att man inför en sådan begränsning även i Sverige.

Tullverkets tillsynsansvar

Polismyndigheten kvarstår som ensam tillsynsmyndighet beträffande vägtransporter som passerar Sveriges landgräns till andra länder. Tullverkets tillsynsansvar, som tidigare innefattat vägtransporter till och från utlandet i omedelbar närhet av gränspassage samt fordon och andra lastenheter som inkommer med fartyg, har upphört. Detta ansvar har övertagits av Kustbevakningen vad gäller gods i hamnars landområden.

Enligt tidningen Svensk Polis (2005-11-07) brister polisen i tillsyn av farliga transporter. I artikeln kan man läsa att målet länge har varit att polisen varje år skall göra 10 000 tillsynskontroller av farliga godstransporter, men att antalet kontroller minskar successivt. I fjol genomfördes bara drygt 5 000 kontroller. Polisens tillsyn har genom åren minskat. Enligt artikeln har RPS:s tillsynsenhet nu granskat varför kontrollerna är så få, och svaret sägs vara att ansvaret för att förankra målen i hög grad överlämnats på enskilda personer på polismyndigheterna. Verksamheten står och faller med deras närvaro och engagemang.

Att Tullverkets tillsynsmandat har försvunnit innebär rimligen att polisens arbetsbörda har ökat ytterligare. Polismyndigheterna hade redan dessförinnan ett klart omfattande tillsynsområde, dvs. vägtransporter i hela landet. Vi anser att regeringen måste ge RPS i uppdrag att ta fram bättre och mer aktuella underlag för de mål som sätts. Förslagsvis kan RPS ta hjälp av Vägverket, Väg- och trafikinstitutet och andra för att ta reda på hur många transporter av farligt gods som genomförs och mäta vilka effekter polisens kontroller har, vilket också förs fram som ett förslag i nämnda artikel. Vi anser att regeringen skyndsamt måste agera för en förbättring av RPS:s tillsynsverksamhet.

Även Kustbevakningen har ökat i och med att myndigheten har fått ta över Tullverkets tillsynsansvar. Men KBM:s tillsyn får enbart ske i hamnars landområden. Det är en klar begränsning jämfört med Tullverkets tillsyn enligt förordning (1982:923) om transport av farligt gods. Vi ställer oss frågan vem som skall ha tillsyn vid Öresundsbron, eller vid gränsen mot Norge och Finland?

För att tydliggöra problematiken kan vi ta ett exempel. Enligt uppgifter vi har tagit del av har mängden farligt gods minskat till ca 3 % av den totala mängden gods över kaj i Helsingborg. Däremot har flödet av farligt gods över Öresundsbron ökat. Vi tolkar propositionen så att det är polisen som skall utföra dessa kontroller vid Öresundsbron samt vid gränserna till våra grannländer. Vi ser med oro på detta, både med tanke på den ovan redovisade bristande tillsynen hos polisen samt det faktum att polisens farligt-gods-tillsyn, såvitt vi förstår, genomförs av trafikpolisen. Skall de jobba nattetid vid dessa gränspassager? Om de inte gör det, i erforderliga antal, blir det inte några farligt-gods-kontroller vid Öresundsbron. Farligt gods får nämligen endast

Fel! Okänt namn på

transporteras över bron mellan kl. 23.00 och 06.00. Vi anser att kontroller av farligt gods måste förbättras och självfallet kunna utföras dygnet runt vid Sveriges gränsövergångar, där Öresundsbron utgör en viktig passage.

Stockholm den 30 oktober 2006

Karin Svensson Smith (mp)

Per Bolund (mp)

Jan Lindholm (mp)

Tina Ehn (mp)