

Ny reglering för transporter av farligt gods

Betänkande av Utredningen om transport av farligt gods

Stockholm 2004



STATENS OFFENTLIGA
UTREDNINGAR

SOU 2004:87

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:
Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Orderfax: 08-690 91 91
Ordertel: 08-690 91 90
E-post: order.fritzes@nj.se
Internet: www.fritzes.se

Svara på remiss. Hur och varför. Statsrådsberedningen, 2003.
– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som skall svara på remiss.

Broschyren kan beställas hos:
Information Rosenbad
Regeringskansliet
103 33 Stockholm
Fax: 08-405 42 95
Telefon: 08-405 47 29
www.regeringen.se/propositioner/sou/pdf/remiss.pdf

Tryckt av Elanders Gotab AB
Stockholm 2004

ISBN 91-38-22201-9
ISSN 0375-250X

Till statsrådet och chefen för Försvarsdepartementet

Regeringen beslutade den 21 augusti 2003 att tillkalla en särskild utredare med uppgift att göra en översyn av lagen (1982:821) om transport av farligt gods och den därtill hörande förordningen.

Chefen för Försvarsdepartementet, statsrådet Leni Björklund, förordnade fr.o.m. den 21 augusti 2003 dispaschören Svante O. Johansson som särskild utredare.

Som experter förordnades fr.o.m. den 25 september 2003 kansli- rådet Michaela Dráb, departementssekreteraren Keijo Ekelund, projektingenjören Annette Eriksson, avdelningsjuristen Kristina Falk Strand, byrådirektören Marlene Gustavsson, kansli- rådet Anders Lindberg, fil. mag. Helena Nässlander, verksjuristen Torkel Schlegel, ämnesområdesansvarige Göran K. Svensson, avdelningsdirektören Stig Tedfeldt-Jonsson och fr.o.m. den 30 oktober 2003 risk managern Göran Berg och säkerhets- rådgivaren Lena Rahmquist. Marlene Gustavsson entledigades den 15 mars 2004 och fr.o.m. samma datum förordnades byrå- direktören Caroline Petrini som expert.

Sekreterare åt utredningen har fr.o.m. den 1 september 2003 varit stadsjuristen Lena Kullander.

Utredningen har antagit namnet Utredningen om transport av farligt gods.

Härmed överlämnas utredningens betänkande Ny reglering för transporter av farligt gods (SOU 2004:87).

Uppdraget är med detta slutfört.

Göteborg i september 2004

Svante O. Johansson

/Lena Kullander

Innehåll

Sammanfattning	11
Förkortningar	15
Författningsförslag	17
1. Förslag till lag om transport av farligt gods	17
2. Förslag till ändring i lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning	24
3. Förslag till ändring i sekretesslagen (1980:100)	26
4. Förslag till förordning om transport av farligt gods	27
1 Uppdraget	35
1.1 Direktiven för utredningen	35
1.2 Utredningsarbetet	35
2 Huvuddragen i nuvarande reglering	37
2.1 Inledning	37
2.2 FN-rekommendationerna	37
2.3 Internationella organisationer som utarbetar regler för varje transportslag	39
2.4 Internationella konventioner och överenskommelser	40
2.4.1 Reglering för sjötransporter	40
2.4.2 Reglering för järnvägstransporter	41

2.4.3	Reglering för lufttransporter.....	41
2.4.4	Reglering för vägtransporter	42
2.4.5	Harmonisering mellan olika regelverk.....	43
2.5	EU-regleringen.....	43
2.5.1	Direktiv som är hänförliga till visst transportslag	43
2.5.2	Direktiv som avser flera transportslag.....	44
2.6	Den svenska regleringen	45
2.6.1	Den svenska lagen.....	45
2.6.2	Förordningens innehåll.....	46
2.6.3	De för varje transportslag särskilda svenska föreskrifterna.....	46
3	Utgångspunkter för en ny reglering.....	49
3.1	Utredningens uppdrag	49
3.2	Författningsstrukturen i dag	50
3.3	Överväganden och förslag beträffande en ny författningsreglering	51
3.3.1	Transportanknuten och internationell samordning.....	51
3.3.2	Föreskriftsmakten skall samlas på transportmyndigheterna	52
3.3.3	Betydelsen av normgivningsmakten	54
3.3.4	Strukturen i en ny reglering.....	56
3.3.5	Begränsade möjligheter till regelförenkling	59
4	Tillämpningsområdet för en ny lag.....	61
4.1	Övergripande bestämmelser i de internationella instrumenten och i lagen.....	61
4.2	Lagens syfte	62
4.3	Transporten innebär förflyttning och därmed sammanhängande hantering av godset.....	64
4.3.1	Gemensamt transportbegrepp bör användas.....	65
4.3.2	Omlastning omfattas av transporten	66
4.3.3	Transportens slut	67
4.4	Vad är ett transportmedel?	68

4.5	Definitionen av farligt gods.....	70
4.5.1	Farligt gods i förhållande till farligt avfall.....	71
4.6	Avsändarbegreppets behandling	72
5	Försvarets transporter	75
5.1	Transporter med farligt gods som utförs av Försvarmakten och Försvarets materielverk	75
5.1.1	Försvarmaktens nationella transporter.....	75
5.1.2	Försvarets materielverks nationella transporter	76
5.1.3	Internationella transporter med farligt gods.....	76
5.2	Nuvarande reglering	77
5.2.1	Militära transporter i de internationella regelverken	77
5.2.2	Militära transporter i den nationella regleringen	78
5.2.3	Militära transporter på föreskriftsnivå	79
5.3	Innefattas Försvarets materielverk i begreppet väpnade styrkor?.....	81
5.4	Överväganden om försvarsundantagets vara eller inte vara	82
5.4.1	Behov av ett militärt undantag.....	82
5.4.2	Försvarets transporter skall omfattas av lagen.....	84
5.4.3	Undantag för försvarets luftfartyg, stridsfordon och örlogsfartyg.....	84
5.4.4	Transporter med övriga transportmedel omfattas.....	87
5.4.5	Vid höjd beredskap tillämpas inte reglerna	87
5.4.6	Särskilda frågor avseende fordon, materiel och förpackningar	87
5.4.7	Värnpliktsutbildning	89
5.4.8	Säkerhetsrådgivare	90
5.4.9	Övergångsbestämmelser	90
5.5	Uppsummering av förändringen av regleringen av försvarets transporter	90

6	Säkerhetsrådgivare.....	93
6.1	Säkerhetsrådgivarregler inom EU	93
6.1.1	Behov av ökad säkerhet vid transporter av farligt gods	93
6.1.2	I vilka fall krävs säkerhetsrådgivare.....	94
6.1.3	Säkerhetsrådgivarens uppgifter och utbildning.....	95
6.1.4	Möjligheter till undantag från kravet på säkerhetsrådgivare	95
6.2	Examineringsdirektivet	96
6.3	Genomförande av säkerhetsrådgivar- och examineringsdirektivet i svensk rätt.....	96
6.3.1	Alla transportslag omfattas	96
6.3.2	Vem skall ha säkerhetsrådgivare.....	98
6.3.3	Inre vattenvägar.....	99
6.3.4	Mottagarens skyldighet att ha säkerhetsrådgivare	100
6.4	Säkerhetsrådgivarens utbildning.....	100
6.5	Övervägande beträffande behovet av säkerhetsrådgivare för sjö- och luftfarten.....	101
6.5.1	Allmänna utgångspunkter	101
6.5.2	Kravet på säkerhetsrådgivare bör bibehållas för sjöfarten.....	102
6.5.3	Även lufttransportföretag bör ha säkerhetsrådgivare	103
7	Transportskydd.....	109
7.1	Problembeskrivning	109
7.2	Sjöfartsskydd	110
7.3	Luftfartsskydd	111
7.4	Utredningens överväganden och förslag beträffande landtransportskydd	112
7.4.1	Vad kommer reglerna att innebära?.....	112
7.4.2	Genomförande och tillsyn.....	113
7.4.3	Behov av utökad sekretess.....	114

8	Behörig myndighet	115
8.1	Regleringen av behörig myndighet	115
8.1.1	Bakgrund till regleringen.....	115
8.1.2	Behörig myndighet för vägtransporter.....	116
8.1.3	Behörig myndighet för järnvägstransporter.....	117
8.1.4	Behörig myndighet för sjötransporter	118
8.1.5	Behörig myndighet för lufttransporter	118
8.1.6	Övriga behöriga myndigheter.....	119
8.2	Vilka uppgifter har en behörig myndighet	119
8.3	Utredningens överväganden och förslag	120
8.3.1	Utgångspunkter.....	120
8.3.2	De behöriga myndigheterna skall pekas ut direkt i förordningen.....	120
8.3.3	Ämnen hänförliga till SSI:s och SKI:s verksamhetsområden.....	122
9	Tillsyn.....	125
9.1	Bakgrund	125
9.2	Aktuell tillsynsverksamhet	127
9.2.1	Tillsynsmyndigheter.....	127
9.2.2	Tillsynsmyndigheternas befogenheter	128
9.3	Kontrolldirektivet	129
9.4	Tillsynsutredningen	130
9.5	Utredningens överväganden och förslag	130
9.5.1	Utgångspunkter för en effektiv tillsyn.....	130
9.5.2	Statens räddningsverks roll	131
9.5.3	Polisens och övriga tillsynsmyndigheters möjlighet att kontrollera transportmedel m.m.	133
9.5.4	Kustbevakningens tillsyn utvidgas	135
9.5.5	SSI:s och SKI:s tillsynsuppgifter förtydligas	138
9.5.6	Tullverkets tillsyn skall upphöra.....	141
9.5.7	Nya tillsynsområden	142

10	Konsekvenser av utredningens förslag	145
10.1	Allmänt	145
10.2	Statsfinansiella konsekvenser.....	145
10.3	Konsekvenser för små företag.....	149
10.4	Övriga konsekvenser.....	151
11	Författningskommentar	153
11.1	Förslaget till lag om transport av farligt gods.....	153
11.2	Förslag till ändring i lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning	166
11.3	Förslag till ändring i sekretesslagen (1980:100)	168
11.4	Förslag till förordning om transport av farligt gods	169
	Bilagor	179
	Bilaga 1 Kommittédirektiv	179
	Bilaga 2 Behörig myndighet för vägtransporter enligt ADR.....	187
	Bilaga 3 Behörig myndighet för järnvägstransporter enligt RID	201
	Bilaga 4 Behörig myndighet för sjötransporter enligt IMDG-koden	213
	Bilaga 5 Behörig myndighet för lufttransporter enligt ICAO-TI.....	223

Sammanfattning

Den nuvarande lagen om transport av farligt gods ersätts med en ny lag. De materiella bestämmelserna om transport av farligt gods är mycket detaljerade och lämpar sig inte för en fullständig lagreglering. Den materiella transportsäkerhetsregleringen skall därför i allt väsentligt ske genom transportmyndigheternas föreskrifter.

Den nya lagen skall endast dra upp ramarna för författningsregleringen på området. Lagen renodlas och kommer endast att innehålla de viktigaste bestämmelserna på området. Sådana regler är definitioner som avgränsar lagens tillämpningsområde samt bestämmelser om säkerhet i allmänhet, tillsyn, överklagande, bemyndiganden och straffansvar.

Vidare föreslås en ny förordning komplettera den nya lagen. Förordningen skall innehålla så få materiella bestämmelser som möjligt. I förordningen lämnas liksom i dag bemyndiganden till de tre transportmyndigheterna Statens räddningsverk, Sjöfartsverket och Luftfartsverket. Härutöver utpekats såväl tillsynsmyndigheter som behöriga myndigheter inom området samt anges vissa andra bemyndiganden.

Utredningen föreslår en viss reformering av regleringen. I en inledande paragraf införs lagens allmänna tillämpningsområde och syfte. Vidare lyfts det generella aktsamhetskravet som skall gälla enligt den föreslagna lagen fram.

Utredningen föreslår inte någon ändring av definitionerna av begreppen transport och transportmedel i lagen om transport av farligt gods. Däremot krävs en justering av definitionen av farligt gods eftersom detta begrepp har fått en något utvidgad innebörd i de internationella regelverken. De gränsdragningsfrågor som kan uppkomma vid transporter med olika transportslag i transportkedjan och när det gäller att avgöra när transporten avslutas får lösas i praxis. Den harmonisering mellan transportslagen som är

nödvändig är av sådan karaktär att den endast kan behandlas i ett internationellt sammanhang.

Det generella undantaget för Försvarsmaktens landtransporter skall försvinna. Endast transporter med Försvarsmaktens stridsfordon, örlogsfartyg, transportflygplan och stridsflygplan samt transporter under beredskapstid skall undantas från lagens tillämpning. På detta sätt kommer lagen att omfatta den allt övervägande delen av försvarets transporter. För att ge Försvarsmakten och Försvarets materielverk möjlighet att genomföra lagens bestämmelser föreslås de nya reglerna träda i kraft senare än den nya lagen i övrigt.

Utredningen har övervägt behovet av säkerhetsrådgivare i verksamhet som bedriver transporter av farligt gods med sjö- och luftfartyg. De regler om säkerhet vid transport av farligt gods som finns i Sjöfartsverkets och Luftfartsverkets författningssamlingar skiljer sig i flera hänseenden från reglerna om säkerhetsrådgivare. Dessa skillnader är av sådan karaktär att utredningen gör bedömningen att kravet på säkerhetsrådgivare för sjö- och lufttransporter inte nu bör tas bort.

Regler om transportskydd för landtransporter kommer att införas i bilagorna till ADR och i RID. Därmed uppkommer ett så nära samband mellan landtransportskydd och frågor om transport av farligt gods i övrigt att reglerna bör genomföras i lagen om transport av farligt gods. Statens räddningsverk som är transportmyndighet för landtransporter skall, på samma sätt som gäller för övriga regler i bilagorna till ADR och i RID, ges ett bemyndigande att föreskriva om landtransportskydd. Med hänsyn till syftet med reglerna om landtransportskydd är det viktigt att uppgifter som de behöriga myndigheterna tar del av kan sekretessbeläggas. Därför föreslås också en ny sekretessregel i sekretesslagen.

För att göra det tydligt för såväl myndigheter som enskilda vilken myndighet som är behörig enligt bilagorna till ADR samt RID, IMDG-koden och ICAO-TI, skall detta framgå direkt av förordningen. Antalet behöriga myndigheter skall begränsas. De behöriga myndigheterna skall vid handläggning av ett ärende eller inför ett beslut samråda med de myndigheter som har särskild kännedom om det farliga godset som skall transporteras.

För att stärka tillsynsarbetet förslår utredningen att tillsynsmyndigheternas uppgifter renodlas. Statens räddningsverk skall tilläggas en samordnande och rådgivande funktion. SSI och SKI får ett tydligare tillsynsansvar för radioaktiva ämnen avseende samtliga

transportslag. Kustbevakningens tillsynsmandat blir direkt och utvidgas till att omfatta både inkommande och utgående gods i hamnar. Tullverkets tillsynsmandat skall försvinna.

Därutöver föreslår utredningen att tillsynsmyndigheterna får möjlighet att stoppa fordon som saknar skyltning och att Kustbevakningen får möjlighet att i hamn stoppa fordon och hindra fortsatt transport med fordon på samma sätt och under samma förutsättningar som Polisen.

Statens räddningsverk som i dag föreskriver om transportabla tryckbärande anordningar skall även ha tillsynsansvar för dessa förpackningar. Räddningsverket skall även ha ansvar för tillsynen över reglerna om landtransportskydd.

Förkortningar

ADR	Den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg, Accord Européen Relatif au transport International des Marchandises Dangereuses par Route
AOC	Air Operator Certificate
bet.	Betänkande
BVKF	Försvarsmaktens gemensamma bestämmelser för åtgärd mot brand- och explosionsfara, vattenförorening och kemisk hälsopåverkan från brandfarliga varor m.m.
COTIF	Konventionen om internationella transporter med järnväg
dir.	Kommittédirektiv
Ds	Departementsserien
ECE	FN:s ekonomiska kommission för Europa
ECOSOC	FN:s Ekonomiska och Sociala Råd
EES	Europeiska ekonomiska samarbetsområdet
EG	Europeiska gemenskaperna
EGT	Europeiska gemenskapens officiella tidning
EU	Europeiska unionen
FFS	Försvarsmaktens författningssamling
FIB	Försvarsmaktens interna författningssamling
FN	Förenta Nationerna
IAEA	Internationella atomenergibyran
IATA	Internationella luftfartsassociationen
ICAO	Internationella civila luftfartsorganisationen
ICAO-TI	ICAO:s Technical Instructions
IFTEX	Instruktion för förvaring och transport av ammunition och övriga farliga varor
IMDG	International Maritime Dangerous Goods Code
IMO	Internationella sjöfartsorganisationen

ISM-koden	International safety management code
JAA	Joint Aviation Authorities
JAR-OPS	Joint Aviation Requirement – Commercial Air Transportation
LFS	Luftfartsverkets författningssamling
NNR	Näringslivets nämnd för regelgranskning
OTIF	Internationella organisationen för transporter på järnväg, Organisation intergouvernementale por les transports internationaux ferroviaires
prop.	Proposition
RID	Den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på järnväg, Règlement Concernant le Transport International Ferroviaire des Marchandises Dangereuses
RPSFS	Rikspolisstyrelsens författningssamling
SAMTILL	Samordnad tillsyn
SFS	Statens författningssamling
SJÖFS	Sjöfartsverkets författningssamling
SKI	Statens kärnkraftsinspektion
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea
SOU	Statens offentliga utredningar
SRVFS	Statens räddningsverks författningssamling
SSI	Statens strålskyddsinstitut
TFS	Tullverkets författningssamling
TPED	Transportabla tryckbärande anordningar
TSVFS	Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter
UNECE	FN:s ekonomiska kommission för Europa

Författningsförslag

1. Förslag till lag om transport av farligt gods

Härigenom föreskrivs¹ följande.

Inledande bestämmelser

1 § Denna lag tillämpas på förberedelse inför och utförande av transport av farligt gods, för att hindra, förebygga, begränsa och motverka att transporten eller obehörigt förfarande med godset orsakar skador på liv, hälsa, miljö eller egendom.

2 § Den som är delaktig i en transport av farligt gods skall vidta de åtgärder och iaktta den försiktighet som fordras för att lagens syfte enligt 1 § skall uppfyllas. Transportmedel, förpackningar och andra transportanordningar som används skall vara godkända och lämpliga för transport av farligt gods.

¹ Jfr rådets direktiv 94/55/EG av den 21 november 1994 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på väg (EGT L 319, 12.12.1994, s. 7, Celex 31994L0055) senast ändrat genom rådets direktiv 2003/28/EG (EGT L 90, 8.4.2003, s. 45, Celex 32003L0028).

Jfr rådets direktiv 96/49/EG av den 23 juli 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på järnväg (EGT L 235, 17.9.1996, s. 25, Celex 31996L0049) senast ändrat genom rådets direktiv 2003/29/EG (EGT L 90, 8.4.2003, s. 47, Celex 32003L0029).

Jfr rådets direktiv 95/50/EG av den 6 oktober 1995 om enhetliga förfaranden för kontroller av vägtransporter av farligt gods (EGT L 249, 17.10.1995 s. 35, Celex 31995L0050), ändrat genom rådets direktiv 2001/26/EG av den 7 maj 2001 (EGT L 168, 23.6.2001, s. 23, Celex 32001L0026).

Jfr rådets direktiv 1999/36/EG av den 29 april 1999 om transportabla tryckbärande anordningar (EGT L 138, 1.6.1999, s. 20, Celex 31999L0036) senast ändrat genom kommissionens direktiv 2002/50/EG (EGT L 149, 7.6.2002, s. 28, Celex 32002L0050).

Jfr rådets direktiv 96/35/EG av den 3 juni 1996 om utnämning av och kompetens hos säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods på väg, järnväg eller inre vattenvägar (EGT L 145, 19.6.1996, s. 10, Celex 31996L0035).

Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/18/EG av den 17 april 2000 om minimikrav vid examinering av säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods på väg, järnväg eller inre vattenvägar (EGT L 118, 19.5.2000, s. 41, Celex 32000L0018).

En transport av farligt gods får ske endast på de villkor och under de förutsättningar som anges i denna lag och i de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Lagens tillämpningsområde

3 § Med transport förstås förflyttning 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.

4 § Med transportmedel förstås

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.

5 § Med farligt gods förstås gods som består av eller innehåller

1. explosiva ämnen och föremål,
 2. gaser,
 3. brandfarliga vätskor,
 4. brandfarliga fasta ämnen, självreaktiva ämnen och fasta okänsliggjorda explosivämnen, självantändande ämnen och ämnen som utvecklar brandfarlig gas vid kontakt med vatten,
 5. oxiderande ämnen och organiska peroxider,
 6. giftiga och smittförande ämnen,
 7. radioaktiva ämnen,
 8. frätande ämnen samt
 9. övriga farliga ämnen och föremål enligt vad som sägs i 19 § 9.
- I fråga om radioaktiva ämnen gäller även lagen (1984:3) om kärnteknisk verksamhet respektive strålskyddslagen (1988:220) och med stöd av dessa lagar meddelade föreskrifter eller villkor.

6 § Försvarmaktens luftfartyg, örlogsfartyg och stridsfordon skall inte omfattas av denna lag eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

7 § Om regeringen har fattat beslut om höjd beredskap enligt 3 § lagen (1992:1403) om totalförsvaret och höjd beredskap, skall varken denna lag eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen tillämpas på Försvarmaktens eller Försvarets materielverks transporter för de väpnade styrkorna.

8 § I fråga om transport med svenska fartyg eller svenska luftfartyg gäller denna lag eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen även utom riket om inte detta strider mot främmande lag som är tillämplig.

Säkerhetsrådgivare

9 § Den vars verksamhet omfattar transport av farligt gods enligt denna lag skall ha en eller flera säkerhetsrådgivare. Detsamma gäller den som till någon annan lämnar farligt gods för transport.

Säkerhetsrådgivaren har till uppgift att, under verksamhetsledningens ansvar, verka för att olyckor i samband med transporterna förebyggs.

Landtransportskydd

10 § Den vars verksamhet omfattar landtransporter av farligt gods enligt denna lag skall vidta lämpliga åtgärder för att hindra och begränsa obehörigt förfarande med det farliga godset som kan orsaka skador på liv, hälsa, miljö eller egendom. Detsamma gäller även den som till annan lämnar farligt gods för transport.

Sådana åtgärder kan vara krav på säkerhetsåtgärder för områden där farligt gods förvaras tillfälligt i samband med transport, krav på särskild säkerhetsutbildning samt krav på innehav av legitimation. I samband med transporter av vissa typer av farligt gods skall en skyddsplan upprättas.

För övriga transportsätt finns bestämmelser om transportskydd i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd och lagen (0000:00) om luftfartsskydd.

Tillsyn

11 § Tillsyn skall utövas över efterlevnaden av denna lag och de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Tillsyn skall anordnas och utföras så att den inte orsakar större olägenheter än vad som är nödvändigt med hänsyn till dess ändamål.

12 § Tillsynsmyndigheten har vid tillsyn rätt att få tillträde till områden, lokaler och andra utrymmen, som används i samband med transport, eller till transportmedel, förpackningar och andra transportanordningar. Detsamma gäller även transportmedel, förpackningar och andra transportanordningar som inte skall märkas eller som saknar föreskriven märkning. Om det behövs för att Kustbevakningen skall kunna utöva tillsyn får kustbevakningstjänsteman stoppa fordon i hamn för kontroll.

Tillsynsmyndigheten har rätt att få de upplysningar, handlingar och prov som behövs för tillsynen. För uttagna prov utgår inte någon ersättning.

Polismyndigheten skall lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

Föreläggande, förbud och vite

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

Beslut om förelägganden eller förbud får förenas med vite.

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

14 § Om en transport på väg sker i strid mot lagen eller mot föreskrifter meddelade med stöd av lagen och transporten inte kan fortsätta utan påtaglig risk för skada får en polisman hindra fortsatt transport.

Under samma förutsättningar får en kustbevakningstjänsteman hindra fortsatt transport från hamnar.

Straffansvar

15 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot vad som sägs i 2 § eller mot förelägganden eller förbud som meddelats med stöd av 13 § döms till böter eller fängelse i högst ett år.

Är brottet med hänsyn till risken för skador på liv, hälsa, miljö eller egendom och övriga omständigheter att anse som ringa döms till penningböter.

Ansvar enligt första och andra stycket inträder inte

1. för den som underlåter att ha säkerhetsrådgivare utan att föreläggande eller förbud härom meddelats,
2. för säkerhetsrådgivare då denne utför de uppgifter som åligger säkerhetsrådgivare,
3. om gärningen är belagd med straff enligt brottsbalken eller 29 kap. 1 eller 2 §§ miljöbalken eller
4. om gärningen avser överträdelse av ett föreläggande eller förbud som omfattas av ett vitesföreläggande.

Överklaganden m.m.

16 § Ett beslut i ett enskilt fall enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs för överklagande till kammarrätten.

Statens kärnkraftinspektions beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen får överklagas hos regeringen.

Beslut i fråga om godkännande vid prov för säkerhetsrådgivare får inte överklagas.

17 § En myndighet får förordna att dess beslut enligt denna lag eller med stöd av lagen meddelade föreskrifter skall gälla omedelbart även om beslutet har överklagats.

Tystnadsplikt

18 § 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 eller transportskydd.

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

Bemyndiganden

19 § Regeringen får utse de myndigheter som skall utöva tillsyn över lagen om transport av farligt gods och de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Regeringen får också meddela föreskrifter om eller för särskilt fall besluta om undantag från lagens tillämpning på transporter med utländska fartyg och luftfartyg.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. klassificering av farligt gods,
2. transportmedel, förpackningar och andra transportanordningar,
3. märkning och etikettering,
4. transporthandlingar och skriftliga instruktioner,
5. uppgiftsplikt,
6. säkerhetsutrustning,
7. lastning, lossning, förvaring och annan hantering av farligt gods,
8. vilka ämnen och föremål som skall anses utgöra farligt gods enligt 5 § med hänsyn till transportmedel, godsmängd eller andra transportförhållanden,
9. att ämnen och föremål utöver vad som framgår av 5 § skall betraktas som farliga om de vid transport kan medföra skador på liv, hälsa, miljö eller egendom eller påverka transportmedlets säkra framförande,
10. undantag och meddela särskilda beslut om undantag från lagens bestämmelser utom såvitt avser transporter med utländska fartyg och luftfartyg,
11. förbud mot vissa slag av transporter,
12. att vissa transporter får ske endast efter tillstånd eller anmälan,
13. vem som får utföra den examination som kan krävas enligt de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen,
14. säkerhetsrådgivare och undantag från kravet på säkerhetsrådgivare,
15. utbildning,
16. landtransportskydd,

17. avgifter och

18. om försiktighetsmått och åtgärder i övrigt som är erforderliga.

När föreskrifter meddelas enligt första och andra stycket skall det ske i den utsträckning som krävs för att uppfylla syftet i 1 §.

Övergångsbestämmelser

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2006 varvid lagen (1982:821) om transport av farligt gods upphör att gälla. För de transporter av farligt gods som utförs av Försvarsmakten eller av Försvarets materielverk träder den nya lagen i kraft den 1 januari 2008. För föreskrifter om fordon tillhöriga Försvarsmakten träder den nya lagen i kraft den 1 januari 2010.

2. Förslag till ändring i lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning att 1 § skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §²

Denna lag tillämpas när Kustbevakningen bedriver övervakning till havs och i kustvattnen samt i Vänern och Mälaren för att hindra brott mot föreskrifter i lagar och andra författningar som gäller

1. skyddsobjekt och militära skyddsområden,
2. jakt,
3. fiske,
4. bevarande av den marina miljön och annan naturvård,
5. trafikregler och säkerhetsanordningar för sjötrafiken,
6. åtgärder mot vattenföroreningar från fartyg,
7. dumpning av avfall i vatten,
8. kontinentalsockeln,
9. fornminnen och sjöfynd,
10. fartygs registrering och identifiering,
11. skydd för den marina miljön mot andra förorenande åtgärder än sådana som avses i 6 och 7,
12. märkning och användning av oljeprodukter,
13. utlänningars inresa till och

Denna lag tillämpas när Kustbevakningen bedriver övervakning till havs och i kustvattnen samt i Vänern och Mälaren för att hindra brott mot föreskrifter i lagar och andra författningar som gäller

1. skyddsobjekt och militära skyddsområden,
2. jakt,
3. fiske,
4. bevarande av den marina miljön och annan naturvård,
5. trafikregler och säkerhetsanordningar för sjötrafiken,
6. åtgärder mot vattenföroreningar från fartyg,
7. dumpning av avfall i vatten,
8. kontinentalsockeln,
9. fornminnen och sjöfynd,
10. fartygs registrering och identifiering,
11. skydd för den marina miljön mot andra förorenande åtgärder än sådana som avses i 6 och 7,
12. märkning och användning av oljeprodukter,
13. utlänningars inresa till och

² Senaste lydelse 2004:488.

utresa från eller vistelse i Sverige,

14. åtgärder beträffande djur och växter som tillhör skyddade arter *och*

15. sjöfartsskydd.

Lagen tillämpas i fråga om övervakning enligt punkterna 2–8, 10–12 och 14 även inom Sveriges ekonomiska zon.

Lagen tillämpas även när Kustbevakningen till havs och i kustvattnen, i Vänern och Mälaren samt inom den ekonomiska zonen bedriver övervakning för att hindra brott mot lagen (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon eller föreskrifter som meddelats med stöd av den lagen.

utresa från eller vistelse i Sverige,

14. åtgärder beträffande djur och växter som tillhör skyddade arter,

15. sjöfartsskydd *och*

16. transporter av farligt gods.

Lagen tillämpas i fråga om övervakning enligt punkterna 2–8, 10–12 och 14 även inom Sveriges ekonomiska zon.

Lagen tillämpas även när Kustbevakningen till havs och i kustvattnen, i Vänern och Mälaren samt inom den ekonomiska zonen bedriver övervakning för att hindra brott mot lagen (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon eller föreskrifter som meddelats med stöd av den lagen.

3. Förslag till ändring i sekretesslagen (1980:100)

Härigenom föreskrivs i fråga om sekretesslagen (1980:100) att 5 kap. 2 § skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 kap.

2 §³

Sekretess gäller för uppgift som lämnar eller kan bidra till upplysning om säkerhets- eller bevakningsåtgärd med avseende på

1. byggnader eller andra anläggningar, lokaler eller inventarier,

2. tillverkning, förvaring, utlämning eller transport av pengar eller andra värdeföremål samt transport eller förvaring av vapen, ammunition, sprängämnen, klyvbart material eller radioaktivt avfall,

3. telekommunikation eller system för automatiserad behandling av information,

4. behörighet att få tillgång till upptagning för automatiserad behandling eller annan handling,

5. den civila luftfarten eller den civila sjöfarten,

om det kan antas att syftet med åtgärden motverkas om uppgiften röjs.

Sekretess gäller för uppgift som lämnar eller kan bidra till upplysning om säkerhets- eller bevakningsåtgärd med avseende på

1. byggnader eller andra anläggningar, lokaler eller inventarier,

2. tillverkning, förvaring, utlämning eller transport av pengar eller andra värdeföremål samt transport eller förvaring av vapen, ammunition, sprängämnen, klyvbart material eller radioaktivt avfall,

3. telekommunikation eller system för automatiserad behandling av information,

4. behörighet att få tillgång till upptagning för automatiserad behandling eller annan handling,

5. den civila luftfarten eller den civila sjöfarten,

6. *landtransporter av farligt gods,*

om det kan antas att syftet med åtgärden motverkas om uppgiften röjs.

³ Senaste lydelse 2004:507.

4. Förslag till förordning om transport av farligt gods

Inledande bestämmelser

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

2 § De myndigheter som skall meddela föreskrifter kallas transportmyndigheter och är för

- landtransporter: Statens räddningsverk,
- lufttransporter: Luftfartsverket,
- sjötransporter: Sjöfartsverket.

För frågor som inte kan hänföras till ett visst transportslag är Statens räddningsverk transportmyndighet.

Ansökningsärenden

3 § Transportmyndigheten skall efter ansökan meddela beslut om ett visst ämne eller föremål är att anse som farligt gods enligt lagen (0000:000) om transport av farligt gods.

Sökanden skall lämna underlag för den prövning som behövs för beslutet och betala de kostnader som ansökan medför. Transportmyndigheten får bestämma avgiften till ett lägre belopp.

4 § I ett ärende enligt 3 § får transportmyndigheten på sökandens begäran besluta vad som skall gälla för transport av ämnet eller föremålet intill dess att ärendet slutligt avgjorts. Sådant beslut kan när som helst ändras av myndigheten.

Behörig myndighet

5 § Behörig myndighet enligt

1. bilagorna till den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR),
2. bilaga I (RID) till bihang B till fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik (COTIF),
3. den internationella koden om transporter av farligt gods till sjöss (IMDG-koden),
4. bilaga 18 till Chicagokonventionen (ICAO-TI),

5. rådets direktiv 94/55/EG av den 21 november 1994 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på väg senast ändrat genom kommissionens direktiv 2003/28/EG (ADR-direktivet) och

6. rådets direktiv 96/49/EG av den 23 juli 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på järnväg, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2003/29/EG (RID-direktivet)

är för Sveriges del följande myndigheter.

a. Statens strålskyddsinstitut i frågor som rör transport av radioaktiva ämnen som inte utgör klyvbara ämnen eller som utgör klyvbara ämnen och för vilka undantag från vissa speciella förpackningskrav gäller,

b. Statens kärnkraftinspektion i frågor som rör transport av radioaktiva ämnen som utgör klyvbara ämnen och för vilka speciella förpackningskrav gäller,

c. Polisen, i frågor hänförliga till punkt 1 och 5, efter samråd med den kommunala räddningstjänsten, när det gäller

- tillstånd för lastning och lossning på allmän plats inom tätbebyggt område,

- underrättelse om lastning och lossning på allmän plats utanför tätbebyggt område och

- medgivande för längre färduppehåll nära bebodd plats eller samlingsplats vid transport av vissa slag av farligt gods,

d. Statens räddningsverk i övriga frågor avseende punkt 1–2 och 5–6,

e. Sjöfartsverket i övriga frågor hänförliga till punkt 3 och

f. Luftfartsverket i övriga frågor hänförliga till punkt 4.

Om det vid utförandet av någon uppgift hos en behörig myndighet uppkommer frågor som tillhör en annan myndighets verksamhetsområde skall uppgiften utföras i samråd med denna myndighet.

Behörig myndighet i tillsynsfrågor framgår av 6 §.

Tillsynsmyndigheter

6 § Följande myndigheter skall inom nedan angivna områden ha tillsyn över efterlevnaden av lagen (0000:000) om transport av farligt gods och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

1. Statens räddningsverk: Säkerhetsrådgivare för alla transportslag, transportabla tryckbärande anordningar och landtransportskydd.

2. Sjöfartsverket: Sjötransporter.

3. Luftfartsverket: Lufttransporter.

4. Polisen: Landtransporter utom järnvägstransporter.

5. Järnvägsstyrelsen: Järnvägstransporter.

6. Kustbevakningen: Gods för transport i hamnar.

7. Statens strålskyddsinstitut: Frågor som rör transport av radioaktiva ämnen som inte utgör klyvbara ämnen eller som utgör klyvbara ämnen och för vilka undantag från vissa speciella förpackningskrav gäller.

8. Statens kärnkraftsinspektion: Frågor som rör transport av radioaktiva ämnen som utgör klyvbara ämnen och för vilka speciella förpackningskrav gäller.

Statens räddningsverk skall samordna tillsynsmyndigheternas verksamhet samt bistå med teknisk sakkunskap till de myndigheter som utövar tillsyn över landtransporter.

Rikspolisstyrelsen och Kustbevakningen får inom sina respektive områden meddela de verkställighetsföreskrifter till lagen om transport av farligt gods och denna förordning som behövs för Polisens och Kustbevakningens tillsynsverksamhet.

Behörigt organ

7 § Behörigt organ för teknisk kontroll enligt bilagorna till ADR, i RID, IMDG-koden, ICAO-TI och bilagorna till rådets direktiv 94/55/EG (väg), och 96/49/EG (järnväg), skall för Sveriges del vara

1. på fordonsområdet: de besiktningsorgan som anges i fordonslagen (2002:574),

2. för sådan utrustning som omfattas av rådets direktiv 1999/36/EG av den 29 april 1999 om transportabla tryckbärande anordningar: de organ som av något land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) anmälts till Europeiska unionen (EG) för uppgifter i samband med bedömning av överensstämmelse under direktivet och

3. för övriga områden: de organ som ackrediterats för motsvarande uppgifter beträffande nationella transporter enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll.

Säkerhetsrådgivare

8 § Säkerhetsrådgivare skall ha genomgått ett prov som godtagits av Statens räddningsverk och inneha ett giltigt intyg för säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods.

9 § Har ett intyg för säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods på väg, järnväg eller inre vattenvägar utfärdats i annan stat inom EES skall det gälla enligt sitt innehåll i Sverige.

Har intyg för säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods på väg eller järnväg utfärdats i Schweiz skall det gälla enligt sitt innehåll i Sverige.

Rapporteringskyldigheter

10 § Allvarliga eller upprepade överträdelser som äventyrar säkerheten vid transport på väg av farligt gods och som har begåtts med ett fordon eller av ett företag som är registrerat i en annan stat inom EES, skall av tillsynsmyndigheten rapporteras till de behöriga myndigheterna i den staten. Om en sådan överträdelse har begåtts med ett fordon som är registrerat i Schweiz, skall tillsynsmyndigheten rapportera överträdelsen till de behöriga myndigheterna där. Om en sådan överträdelse har begåtts av ett företag som är registrerat i en stat som är ansluten till ADR, men inte är medlem i EES, skall tillsynsmyndigheten rapportera överträdelsen till de behöriga myndigheterna i den staten.

Allvarliga eller upprepade överträdelser som äventyrar säkerheten vid transport på järnväg av farligt gods och som har begåtts av ett företag som är registrerat i en stat som är ansluten till RID, skall av tillsynsmyndigheten rapporteras till de behöriga myndigheterna i den staten.

11 § Om det vid en vägkontroll av ett fordon som är registrerat i en annan stat inom EES eller i Schweiz framkommer omständigheter som ger anledning att anta att det begåtts allvarliga eller upprepade överträdelser men dessa inte kan styrkas vid kontrolltillfället på grund av att nödvändiga uppgifter saknas, skall tillsynsmyndigheten och behöriga myndigheter i den andra staten bistå varandra vid utredningen av ärendet. Tillsynsmyndigheten skall i motsvarande fall bistå behöriga myndigheter i andra stater inom EES

eller i Schweiz beträffande fordon som är registrerade i Sverige. Om tillsynsmyndigheten i dessa syften kontrollerar ett företags lokaler, skall resultatet av denna kontroll meddelas den andra berörda staten.

12 § Statens räddningsverk skall senast den 31 december varje år till Europeiska gemenskapernas kommission lämna en rapport om föregående års kontroller av vägtransporter och därvid lämna uppgifter om

1. uppskattad mängd farligt gods som transporterats på väg,
2. antal utförda kontroller,
3. antal kontrollerade fordon, uppdelat i antal fordon som är registrerade i Sverige, i andra stater inom EES och i stater utom EES,
4. antal anmälda överträdelser och
5. antal och slag av påföljder.

Tillsynsmyndigheterna skall senast den 1 juli varje år förse Statens räddningsverk med ovanstående uppgifter beträffande föregående års vägtransporter.

13 § Statens räddningsverk skall, om det bedöms nödvändigt, vidarebefordra de rapporter om svåra olyckor eller tillbud som räddningsverket tagit emot inom ramen för sina uppgifter som behörig myndighet enligt 5 §. Rapporterna skall vidarebefordras till sekretariatet för Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa när det gäller vägtransporter och till centralkontoret för den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF) när det gäller järnvägstransporter.

Bestämmelser om rapporteringsskyldighet för sjötransporter finns i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS) regulation I/21 och bihang III till internationella konventionen om förhindrande av havsförorening från fartyg 73/78 (Marpol) art. 8 och 12. Bestämmelser om rapporteringsskyldighet för luftfarten finns i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart.

Bemyndiganden

14 § Transportmyndigheterna får meddela föreskrifter i den utsträckning som framgår av 19 § andra stycket 1–12 och 17–18 lagen (0000:000) om transport av farligt gods samt meddela ytterligare föreskrifter för verkställighet.

15 § Statens räddningsverk får meddela

- undantag från lagens krav på säkerhetsrådgivare,
- föreskrifter om säkerhetsrådgivares uppgifter och utbildning,
- föreskrifter om på vilket sätt utfärdande av utbildningsintyg skall ske och
- föreskrifter om verksamhetsledningens bevarande av handlingar

med stöd av 19 § andra stycket 14 lagen (0000:000) om transport av farligt gods.

Räddningsverket får meddela ytterligare föreskrifter för verkställighet.

16 § Statens räddningsverk får meddela föreskrifter om landtransportskydd med stöd av 19 § andra stycket 16 lagen (0000:000) om transport av farligt gods.

Räddningsverket får meddela ytterligare föreskrifter för verkställighet.

17 § Statens räddningsverk får ingå avtal med utländska myndigheter som innefattar avsteg från bestämmelser i bilagorna till ADR och i RID i den utsträckning som medges där och i ADR- och RID-direktiven.

18 § Statens räddningsverk får meddela föreskrifter om utbildning och examination och utse annan att anordna sådana prov som enligt denna myndighets föreskrifter kan krävas för säkerhetsrådgivare och för förare av landtransporter av farligt gods med stöd av 19 § andra stycket 13 och 15 lagen om transport av farligt gods.

Räddningsverket får meddela ytterligare föreskrifter för verkställighet.

19 § Statens räddningsverk får ta ut en avgift för sina kostnader med anledning av prov och intyg för förare vid transport av farligt gods. Räddningsverket får även ta ut en avgift för sina kostnader

för prov och utfärdande av intyg för säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods.

20 § Har föreskrifter meddelats om krav på tillstånd eller förhandsanmälan enligt 19 § andra tycket 6 lagen (0000:000) om transport av farligt gods, får transportmyndigheterna uppdra åt Polisen att pröva ärenden om tillstånd eller att ta emot förhandsanmälan.

För farligt gods som är hänförligt till 5 § 7 lagen (0000:000) om transport av farligt gods prövas sådana ärenden av Statens kärnkraftsinspektion och Statens strålskyddsinstitut inom respektive myndighets verksamhetsområde.

21 § Innan en transportmyndighet meddelar föreskrifter skall samråd ske med övriga transportmyndigheter. Berör föreskrifterna en annan myndighets verksamhetsområde, skall samråd ske även med denna myndighet.

Om det är fara för liv, hälsa, miljö, egendom eller risk för betydande ekonomisk skada och samråd inte kan ske inom skälig tid, skall i stället information lämnas efter det att föreskriften meddelats.

Övergångsbestämmelser

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2006. För beslut som har meddelats före ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser. För de transporter av farligt gods som utförs av Försvarmakten eller av Försvarets materielverk träder den nya förordningen i kraft den 1 januari 2008. För föreskrifter om fordon tillhöriga Försvarmakten träder den nya förordningen i kraft den 1 januari 2010.

1 Uppdraget

1.1 Direktiven för utredningen

Regeringens direktiv (dir. 2003:99) återges i bilaga 1.

1.2 Utredningsarbetet

Uppdraget är att göra en översyn av lagen och förordningen om transport av farligt gods samt att lämna förslag till den författningsreglering som bedöms nödvändig. Arbetet inriktar sig på att förenkla och modernisera lagen och förordningen.

Utredningsarbetet har bedrivits i form av en enmansutredning. Arbetet har skett i nära samarbete med experterna, som representerar berörda departement, myndigheter och näringslivet.

Utredningsarbetet inleddes i september 2003.

Fakta om utredningsuppdragets delfrågor har samlats in på flera olika sätt. Uppgifter och synpunkter har under arbetets gång kontinuerligt lämnats av utredningens experter. Utredningen har överlagt med Statens kärnkraftsinspektion och Statens strålskyddsinstitut. Vidare har samråd skett med Polisen, Tullverket och Järnvägsinspektionen.

Utredningen har dessutom inhämtat synpunkter på förslaget om regleringen av behöriga myndigheter från Läkemedelsverket, Socialstyrelsen, Smittskyddsinstitutet, Statens jordbruksverk, Fiskeriverket, Naturvårdsverket och Arbetsmiljöverket.

Utredningen har haft samråd med Järnvägsutredningen (N 2001:09), Tillsynsutredningen (Ju 2000:06), Marknadskontrollutredningen (UD 2003:01) och Naturvårdsverket. Vidare har samråd skett med Näringslivets nämnd för regelgranskning (NNR) såvitt avser förslagens konsekvenser för små företags villkor.

Utredningen lägger fram förslag till en lag om transport av farligt gods och en förordning om transport av farligt gods. Förslagen

föranleder även ändringar i sekretesslagen (1980:100) och lagen om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning (1982:395).

2 Huvuddragen i nuvarande reglering

2.1 Inledning

I detta kapitel ges en översikt över den rättsliga regleringen av transporter av farligt gods. Den reglering som finns är svåröverskådlig och omfattande. En orsak till detta är att reglerna dels från början utformades för att passa varje transportslag, dvs. sjö-, luft-, väg- och järnvägstransporter, dels utformats på olika nivåer inom olika organ såsom FN, EU och nationellt i de lagstiftande församlingarna samt genom myndighetsföreskrifter.

För att kunna utforma de svenska reglerna ändamålsenligt, vilket underlättar för att revisioner på det internationella planet skall kunna genomföras på ett smidigt sätt på nationell nivå, måste man ha klart för sig hur de internationella reglerna kommer till och vem som utarbetar dem. Framställningen i detta kapitel är därför till för att underlätta förståelsen av hur regelsystemet fungerar på området.

2.2 FN-rekommendationerna

FN:s Ekonomiska och Sociala Råd (ECOSOC) tillsatte år 1953 en expertgrupp för att utarbeta ett världsomfattande system för transport av farligt gods. Expertgruppen, som fick benämningen the Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods, arbetar med rekommendationer för klassificering, kriterier för testmetoder och förpackning av farligt gods vid transport. Beträffande radioaktivt material samarbetar FN:s expertgrupp nära med Internationella atomenergibyran (IAEA). Expertgruppen utfärdar regelbundet rekommendationer beträffande transport av farligt gods, s.k. model regulations. Sådana nya bestämmelser av betydelse utfärdas vart annat år. De senaste är utgåva 13 som trädde i kraft den 1 januari 2003. Nya bestämmelser förväntas till början av år 2005.

FN-rekommendationerna består av sju delar. Förutom en inledande allmän del innehåller rekommendationerna regler om klassificering, förteckning över farligt gods och särbestämmelser för mindre mängder farligt gods. Dessutom finns bestämmelser om avsändning och tillverkning samt regler om förpackningar och tankar och bestämmelser om provning av dessa. Vidare finns bestämmelser om transport, lastning, lossning och hantering av farligt gods.

Bestämmelserna om klassificering delar in farligt gods i sammanlagt nio klasser. Indelningen görs utifrån respektive ämnes farlighet. Till varje klass hör en ämnesförteckning. Denna innehåller merparten av de mest frekvent transporterade ämnena, men är inte uttömmande.

Följande klasser finns.

<i>Klass</i>	<i>Egenskaper</i>
Klass 1	Explosiva ämnen och föremål
Klass 2	Gaser
Klass 3	Brandfarliga vätskor
Klass 4	Brandfarliga fasta ämnen, självreaktiva ämnen och fasta okänsliggjorda explosivämnen, självantändande ämnen och ämnen som utvecklar brandfarlig gas vid kontakt med vatten
Klass 5	Oxiderande ämnen och organiska peroxider
Klass 6	Giftiga och smittförande ämnen
Klass 7	Radioaktiva ämnen
Klass 8	Frätande ämnen
Klass 9	Övriga farliga ämnen och föremål

FN-rekommendationerna har blivit vägledande för allt internationellt arbete med transporter av farligt gods. FN-rekommendationerna har således bärighet på transporter av alla slag. Trots detta har rekommendationerna när de tagits upp av andra internationella organ anpassats till varje enskilt transportslag.

2.3 Internationella organisationer som utarbetar regler för varje transportslag

De internationella organ som utarbetar regler på internationell nivå är för sjötransporter internationella sjöfartsorganisationen (IMO), för järnvägstransporter internationella organisationen för transporter på järnväg (OTIF), för lufttransporter internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) och för vägtransporter FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE). Samtliga organisationer utom OTIF och ICAO är FN-organ. Alla dessa organisationer som hanterar frågor om transport av farligt gods, har fattat principbeslut om att lägga FN-experternas modellreglering till grund för de regler som utarbetas inom respektive transportslag.

IMO (som från början gick under beteckningen IMCO) bildades på 1950-talet i FN:s regi och har högkvarter i London. Arbetet inom organisationen startade år 1958. Huvuduppgiften har redan från början varit att öka säkerheten vid sjötransporter och att motverka utsläpp och miljöförstöring till sjöss. Uppdraget att utarbeta en kod för internationella sjötransporter av farligt gods fick IMO i samband med utarbetandet av regler för säkerhet för människoliv till sjöss (den s.k. SOLAS konventionen). SOLAS drar endast upp ramarna för säkerheten till sjöss. Dessa ramregler behöver således kompletteras med mera detaljerade regler. Detta har skett genom den s.k. IMDG-koden.

Regleringen kring järnvägstransporter handhas av OTIF. Denna organisation (eller rättare dess föregångare) bildades redan år 1893 och har säte i Bern. Genom den senaste revisionen år 1999 av konventionen om internationella transporter med järnväg (COTIF) har organisationen till uppgift att främja harmonisering av regler kring järnvägstransporter. Häri ingår också transporter av farligt gods.

Inom området för lufttransporterna är det ICAO, beläget i Montreal, som handhar utarbetandet av regler för transport av farligt gods. Inrättandet av denna organisation skedde i Chicago år 1944 där den internationella konventionen om civil luftfart (Chicagokonventionen) antogs. ICAO fick först år 1976 i uppdrag att ta fram regler för transport av farligt gods. Arbetet utmynnade i ett tillägg till Chicagokonventionen genom Annex 18. Tidigare byggde den lufträttsliga regleringen av transporter av farligt gods på regler som utarbetats av den Internationella luftfarts-

associationen (IATA) vilket är en sammanslutning av flygbolag. Även i dag utarbetar IATA regler för transporter av farligt gods. Dessa har dock inte någon offentligrättslig ställning.

Slutligen är det en arbetsgrupp (WP.15) inom UNECE som hanterar reglerna för transporter av farligt gods på väg. Denna organisation är en regional FN-organisation för utveckling av ekonomin i Europa. Den inrättades år 1947 och har säte i Genève. Inom arbetsgruppen sker alltså det arbete som leder fram till utfärdande av bilagorna till ADR med senaste version från år 2003.

Slutligen skall nämnas att EU-kommissionen har etablerat en s.k. kommitologi-kommitté enligt de direktiv om transporter av farligt gods som antagits inom unionen. Denna kommitté skall verka som kommissionens expertgrupp i frågor om farligt gods. Kommissionen medverkar som observatörer i arbetet såväl inom UNECE och OTIF som inom FN:s expertgrupp.

2.4 Internationella konventioner och överenskommelser

Som framgått har respektive internationell organisation för varje transportslag utarbetat egna bestämmelser utifrån FN-rekommendationerna. Det regelverk som har utarbetats för respektive transportslag följer i huvudsak den klassindelning och andra föreskrifter om förpackning m.m. som anges i FN-rekommendationerna.

Inom EU har också regler om transport av farligt gods beslutats genom direktiv. Dessa gäller på grund av EES-avtalet även i vissa länder utanför EU. Så är fallet med t.ex. Norge.

2.4.1 Reglering för sjötransporter

IMO har sammanställt en enhetlig kod för transport av förpackat farligt gods till sjöss, International Maritime Dangerous Goods Code, den s.k. IMDG-koden. Koden omfattar inte transporter med fartyg som är byggda för att transportera gods i oförpackad form, s.k. bulktransporter. För transporter av oförpackat gods har IMO utarbetat särskilda regler som i större utsträckning behandlar fartygets säkerhet.

IMO har även utarbetat rekommendationer för hantering av farligt gods i hamnar.

Från och med den 1 januari 2004 ingår IMDG-koden i SOLAS. Detta innebär att koden nu är tvingande för de länder som är anslutna till SOLAS. Sverige är anslutet till SOLAS sedan år 1959 varför IMDG-koden numera är tvingande för svensk del.

IMDG-koden delas in i sju delar vilka motsvarar den indelning som görs i FN-rekommendationerna.

Här skall också uppmärksammas att det mellan staterna kring Östersjön har träffats ett avtal innebärande att vissa särskilt angivna transporter av farligt gods kan ske enligt bestämmelserna i bilagorna till ADR och i RID på för ändamålet godkända fartyg. Detta s.k. Östersjöavtal gäller tills vidare.

2.4.2 Reglering för järnvägstransporter

Internationella regler för transport av farligt gods på järnväg finns i Règlement Concernant le Transport International Ferroviaire des Marchandises Dangereuses (RID). RID är en bilaga till det internationella järnvägsfördraget upprättat i Bern den 9 maj 1893 COTIF, senast ändrat år 1999. Sverige har anslutit sig till RID.

Av RID framgår att bilaterala eller multilaterala avtal som avviker från konventionens bestämmelser kan ingås men att dessa skall sändas till FN:s generalsekreterare som skall underrätta övriga konventionsländer om innehållet. Konventionen reglerar endast internationella transporter.

Enligt konventionen skall RID vara gällande i konventionsländerna. RID delas in i sju delar. Dessa motsvarar den indelning i delar som görs i FN-rekommendationerna.

2.4.3 Reglering för lufttransporter

Även för luftfarten finns internationella bestämmelser avseende transport av farligt gods. Dessa tas upp i Annex 18 till konventionen om internationell luftfart, den s.k. Chicagokonventionen. Närmare reglering finns i den av ICAO utgivna Technical Instructions (ICAO-TI). De länder som tillträtt Chicagokonventionen, däribland Sverige, är automatiskt bundna även av ICAO-TI.

ICAO-TI är indelad efter samma mönster som FN-rekommendationerna. Dessa har också stått som mönster för den klassindelning som görs i ICAO-TI.

Flygbolagen har dessutom inom den internationella luftfartsassociationen IATA utarbetat egna bestämmelser om transporter av farligt gods (IATA-DGR). Även dessa regler anknyter till FN-rekommendationerna. De överensstämmer också i stort med ICAO-TI men är i vissa avseenden något mer detaljerade.

2.4.4 Reglering för vägtransporter

Den internationella konventionen angående internationella vägtransporter av farligt gods inom Europa antogs i Genève den 30 september 1957. Konventionen, som i den ursprungliga versionen heter Accord Européen Relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par Route (ADR) delas in i själva överenskommelsen och de tekniska bilagorna A och B. Bilagorna har sitt ursprung i FN-rekommendationerna. De flesta av Europas länder har undertecknat överenskommelsen. Sverige anslöt sig till konventionen i mars 1974.

Av konventionen framgår att bilaterala eller multilaterala avtal som avviker från konventionens bestämmelser kan ingås men att dessa skall sändas till FN:s generalsekreterare som skall underrätta övriga konventionsländer om innehållet. Konventionen reglerar endast internationella transporter.

Bilagorna till ADR delas in i nio delar. Bilaga A innehåller sju delar vilka motsvarar de som finns i FN-rekommendationerna. Ytterligare två delar tas upp i bilaga B till ADR. Dessa delar behandlar dels bestämmelser för fordonsbesättning, utrustning drift och dokumentation, dels bestämmelser för tillverkning och godkännande av fordon.

2.4.5 Harmonisering mellan olika regelverk

Det föreligger en relativt god harmonisering mellan de olika transportslagens reglering. Detta möjliggörs framför allt av att samtliga regelverk grundar sig på FN-rekommendationerna.

Trots att överensstämmelsen är god är de olika transportslagens reglering av transporter av farligt gods inte identisk transportsätten emellan. Emellertid pågår ett ständigt arbete mot en ökad harmonisering. Man kan förvänta att sådan harmonisering slutligen kan uppnås, förutom i de avseenden där skillnader är nödvändiga med hänsyn till transportslagens olika förutsättningar, men att detta ligger flera år framåt i tiden. Ett exempel på det arbete som pågår är att FN:s expertgrupp för farligt gods kommer att ta upp frågan om ett världskonvent för att behandla transporter av farligt gods inom alla transportslag.

2.5 EU-regleringen

2.5.1 Direktiv som är hänförliga till visst transportslag

För landtransporter av farligt gods finns direktiv från EU. Sådana saknas dock för luft- och sjötransporterna. De två sistnämnda transportslagen regleras således uteslutande genom multilaterala avtal som har sin utgångspunkt i FN-rekommendationerna. För landtransporterna har emellertid två direktiv antagits som får betydelse för regleringen av transporter av farligt gods i Sverige.

Rådet har antagit direktiv 96/49/EG av den 23 juli 1996 med ändringar, om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på järnväg, det s.k. RID-direktivet. Av RID-direktivet framgår att de internationella reglerna om transport av farligt gods på järnväg, RID, skall tillämpas inom EU från och med den 1 januari 1997. Den stora skillnaden mellan RID och RID-direktivet är att direktivet även reglerar nationella transporter.

Rådet har dessutom antagit direktiv 94/55/EG av den 21 november 1994 med ändringar, om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på väg, det s.k. ADR-direktivet. Direktivet har till syfte att alla EU-länder skall ha samma inrikesregler för vägtransporter av farligt gods och att bilagorna till ADR skall gälla inom EU. ADR-direktivet går således ett steg längre än ADR-konventionen genom att även reglera de nationella transportererna.

Enligt direktiven finns möjligheter för medlemsländerna att meddela vissa undantag för nationella transporter. Alla sådana avvikelser från direktiven skall förhandlas med och godkännas av EU-kommissionen. Sverige har genomfört direktiven och förhandlat fram vissa avvikelser, exempelvis avsteg från temperaturbestämmelserna för gasflaskor och reglerna för transport av farligt avfall till destruktion.

Innehållet i direktiven ansluter i sin helhet till ADR och RID. Detta sker genom en hänvisning i direktiven till bilagorna till ADR och RID. Någon saklig skillnad föreligger således inte mellan ADR, RID och de mot dessa regler svarande direktiven. Skillnaden är att direktiven anger att reglerna skall införas också som nationell rätt med de begränsningar detta kan medföra för möjligheten till nationella särregler.

Rådet har vidare antagit direktiv 95/50/EG av den 6 oktober 1995 om enhetliga förfaranden för kontroller av vägtransporter av farligt gods, det s.k. kontrolldirektivet. Direktivet gäller kontroller som medlemsstaterna utövar med avseende på vägtransporter av farligt gods med fordon som färdas på deras territorium eller som färdas in i det från ett tredje land.

2.5.2 Direktiv som avser flera transportslag

Utöver de direktiv som berör ett visst transportslag finns också direktiv som behandlar farligt gods men som berör flera transportslag. Sådana bestämmelser finns i rådets direktiv 96/35/EG av den 3 juni 1996 om utnämning av och kompetens hos säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods på väg, järnväg eller inre vattenvägar, det s.k. säkerhetsrådgivardirektivet. Detta direktiv reglerar endast landtransporter och sådana transporter som sker på inre vattenvägar.

Som komplement till säkerhetsrådgivardirektivet finns rådets direktiv 2000/18/EG av den 17 april 2000 om minimikrav vid examinering av säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods på väg, järnväg eller inre vattenvägar, det s.k. examineringsdirektivet.

Syftet med säkerhetsrådgivardirektivet och examineringsdirektivet är att höja säkerheten vid transport av farligt gods genom att säkerställa en godtagbar nivå av yrkesmässig kompetens i alla företag som lastar, lossar eller transporterar farligt gods. Bestämmelserna om säkerhetsrådgivare infördes parallellt även i RID och

ADR samt i RID- och ADR-direktiven. I RID-direktivet infördes regler om säkerhetsrådgivare genom kommissionens direktiv 2001/6/EG av den 29 januari 2001 om anpassning för tredje gången till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 96/49/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på järnväg. I ADR-direktivet infördes reglerna om säkerhetsrådgivare genom meddelande i kommissionens direktiv 2001/7/EG(2) om anpassning för tredje gången till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 94/55/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på väg.

Dessutom finns rådets direktiv 99/33/EG av den 29 april 1999 om transportabla tryckbärande anordningar, det s.k. TPED-direktivet. Detta direktiv syftar till att förbättra säkerheten för transportabla tryckbärande anordningar som är certifierade för nationella väg- och järnvägstransporter av farligt gods.

2.6 Den svenska regleringen

För genomförandet av de redovisade konventionerna och direktiven har man i Sverige utarbetat nationella regler. Dessa finns i lagen (1982:821) om transport av farligt gods och den därtill hörande förordningen (1982:923) om transport av farligt gods. Genom dessa författningar har bemyndiganden också givits vissa myndigheter att utfärda föreskrifter i anslutning till lagen. Genom föreskrifterna genomförs de internationella reglerna om transporter av farligt gods också i Sverige.

2.6.1 Den svenska lagen

Reglerna om transporter av farligt gods samlades i början av 1980-talet i den nu gällande lagen som är gemensam för samtliga transportslag (Ds K 1980:10, TU 1981/82:35, prop. 1981/82:94).

Lagen är en ramlag. Den innehåller endast vissa grundläggande regler utifrån ett transportorienterat synsätt som bygger på internationella förhållanden. Således ges i lagen endast ramar för regleringen. Exempel på regler som behandlas i lagen är vissa definitioner av transport och farligt gods, vissa grundläggande akt-samhetsregler, bemyndiganden vad gäller föreskrifts- och tillsyns-verksamhet, säkerhetsrådgivare, avgifter samt ansvarsregler.

2.6.2 Förordningens innehåll

Regler som inte har lagens karaktär av ramregler har man försökt lägga i förordningen om transport av farligt gods. Förordningen innehåller således materiella föreskrifter och överklagandebestämmelser. I förordningen finns också bestämmelser om vilka myndigheter som är föreskrivande myndigheter samt vilka behörigheter och ansvarsområden dessa har. Dessutom föreskrivs att bestämmelserna i RID och bilagorna till ADR skall gälla vid internationell trafik inom respektive transportområde. De myndigheter som är behöriga myndigheter enligt bestämmelser i dessa regelsamlingar anges. Slutligen finns bestämmelser om säkerhetsrådgivare samt bemyndiganden för transportmyndigheter och tillsynsmyndigheter.

2.6.3 De för varje transportslag särskilda svenska föreskrifterna

Genom bemyndigande i lag och förordning har vissa myndigheter getts en föreskriftsrätt beträffande närmare bestämmelser för transport av farligt gods. Dessa myndigheter är för landtransporter Statens räddningsverk, för sjötransporter Sjöfartsverket och för lufttransporter Luftfartsverket.

Sjöfartsverket har med stöd av sitt allmänna bemyndigande föreskrivit att IMDG-koden skall gälla för alla fartyg på svenskt farvatten och för alla svenskregistrerade fartyg utanför svenskt vatten. Sjöfartsverkets föreskrifter avseende transport av farligt gods finns intagna i Sjöfartsverkets föreskrifter om transport till sjöss av förpackat farligt gods (SJÖFS 2003:15). På detta sätt har IMDG-koden genomförts i svensk rätt.

Statens räddningsverk har bemyndigats att utfärda föreskrifter för landtransporter. Med stöd av detta bemyndigande har räddningsverket utfärdat svenska föreskrifter för transporter av farligt gods på järnväg. Dessa redovisas i Statens räddningsverks föreskrifter (SRVFS 2002:2) om transport av farligt gods på järnväg, kallad RID-S. Dessa föreskrifter innehåller förutom de sju allmänna delarna i RID också en bilaga S. Denna innehåller kompletterande regler för nationella transporter och särskilda regler som avviker från RID-direktivet. Bilaga S innefattar även en del lättnader och tillkommande krav i förhållande till bestäm-

melserna i RID-direktivet samt allmänna råd. Lättnaderna gäller märkning, handlingar, språk och särskilda undantag.

Lag och förordning innehåller bemyndiganden för Luftfartsverket att utfärda föreskrifter för den civila luftfarten om transporter av farligt gods vid start från, landning på eller överflygning av svenskt territorium. Luftfartsverkets föreskrifter om transport av farligt gods finns i Luftfartsverkets författningssamling (LFS 1984:2 och 2002:78, JAR-OPS 1, kap R och i BCL-D, kap 1.14).

Med stöd av ett bemyndigande i lagen om transport av farligt gods utfärdar Statens räddningsverk de svenska föreskrifterna för transporter av farligt gods på väg, vilka redovisas i Statens räddningsverks författningssamling, Statens räddningsverks föreskrifter (SRVFS 2002:1) om transport av farligt gods på väg och i terräng, kallad ADR-S. Förutom de i ADR ingående bilagorna A och B ingår också bilaga S i dessa föreskrifter. I denna bilaga finns såväl lättnader från bilagorna A och B som ytterligare krav.

Med stöd av ytterligare bemyndiganden i lagen och förordningen om transport av farligt gods utfärdar räddningsverket föreskrifter (SRVFS 2002:3) om säkerhetsrådgivare och föreskrifter (SRVFS 2000:4) om transportabla tryckbärande anordningar.

På grund av omfattningen av de internationella regelverken som förs in i svensk lagstiftning genom myndighetsföreskrifter är de svenska föreskrifterna för transport av farligt gods mycket omfångsrika. Sammanlagt omfattar de cirka 4 000 sidor text.

3 Utgångspunkter för en ny reglering

Utredningens överväganden och förslag: Den nuvarande lagen om transport av farligt gods ersätts med en ny lag. De materiella bestämmelserna om transport av farligt gods är mycket detaljerade och lämpar sig inte för en fullständig lagreglering. Den materiella transportsäkerhetsregleringen skall därför i allt väsentligt ske genom transportmyndigheternas föreskrifter.

Den nya lagen skall liksom den nuvarande endast dra upp ramarna för författningsregleringen på området. Den föreslagna nya lagen skall renodlas och endast innehålla de viktigaste bestämmelserna på området. Sådana regler är definitioner som avgränsar lagens tillämpningsområde samt bestämmelser om säkerhet i allmänhet, tillsyn, överklagande, bemyndiganden och straffansvar.

Vidare föreslås en ny förordning komplettera den nya lagen. Förordningen skall innehålla så få materiella bestämmelser som möjligt. I förordningen lämnas liksom i dag bemyndiganden till de tre transportmyndigheterna Statens räddningsverk, Sjöfartsverket och Luftfartsverket. Härutöver utpekats såväl tillsynsmyndigheter som behöriga myndigheter inom området samt anges vissa andra bemyndiganden.

3.1 Utredningens uppdrag

Huvudsyftet med översynen är att förenkla och modernisera författningarna som reglerar transporter av farligt gods. I detta uppdrag ingår att utarbeta förslag till den författningsreglering som bedöms nödvändig. Detta innebär att hela författningsregleringen skall ses över.

Lagen och förordningen om transport av farligt gods utarbetades i början av 1980-talet och trädde ikraft den 1 januari 1983. Författ-

ningarna är detaljerade och har inte efter sin tillkomst i erforderlig utsträckning anpassats till utvecklingen inom området.

Det har på grund av den höga detaljeringsnivån på regleringen av transporter av farligt gods visat sig vara komplicerat rent författningstekniskt att genomföra EG:s rättsakter. Utredningen bör därför överväga hur den nya författningsregleringen skall utformas så att den möjliggör ett enkelt genomförande av framtida EG-direktiv utan att de blir svårtolkade och oöverskådliga.

En modernisering av författningarna bör leda till en enklare och mer enhetlig reglering så att bestämmelserna blir mer överskådliga.

3.2 Författningsstrukturen i dag

Som utredningen redovisar i avsnitt 2 är författningsregleringen tämligen komplicerad. De svenska reglerna bygger i stort sett uteslutande på internationella konventioner och EG-direktiv. Vi har i Sverige även beträffande nationella transporter anpassat vår egen säkerhetsnivå till en internationell standard.

Genom införandet av lagen om transport av farligt gods samlade man författningsregleringen i en lag under anförande av några huvudprinciper (prop. 1981/82:94 s. 11). Dessa var samordning mellan transportslag, transportorientering och internationell samordning. Dessa principer har fortfarande bärighet på transporter av farligt gods.

Emellertid är strukturen inom författningsregleringen i dag något förvirrande. Detta gäller författningsregleringen i allmänhet och särskilt vid en närmare granskning av förordningen om transport av farligt gods. Det är främst två karaktäristika som framträder.

För det första sker viss materiell reglering i lag och förordning. Det är dock inte lätt att få klart för sig varför dessa materiella bestämmelser finns författningsreglerade medan den stora massan av materiella regler endast finns som myndighetsföreskrifter. Frågan är inte heller närmare berörd i de förarbeten som legat till grund för lagen och de lagändringar som sedan skett.

För det andra är regleringen av landtransporter kraftigt framträdande i författningarna.

3.3 Överväganden och förslag beträffande en ny författningsreglering

I detta avsnitt tar utredningen upp vissa allmänna frågor som är av betydelse för utformningen av den föreslagna författningsregleringen. De överväganden som utredningen här gör återkommer i samtliga delar som senare behandlas.

3.3.1 Transportanknuten och internationell samordning

Huvudsyftet med en offentlig reglering av transporter av farligt gods är att skydda människor, miljö och egendom. Ett hundra procentigt skydd kan åstadkommas endast om vi förbjuder transporter av farligt gods. Emellertid har det moderna industrisamhället medfört att vi i dag inte kan avvara det farliga godset i tillverkningen. Således måste man tillåta sådana transporter om än med vissa restriktioner. För att kunna tillåta transporter av farligt gods krävs ett effektivt säkerhetssystem som minimerar riskerna vid transporter. Målet för den offentliga regleringen anser utredningen således kunna sammanfattas så att den skall ge rimlig säkerhet åt människor, miljö och egendom och samtidigt möjliggöra en rationell och effektiv transportverksamhet. Detta bör också komma till uttryck i lagens målstadgande som varande lagens syfte (se vidare om detta i avsnitt 4.2).

Hur skall då detta syfte uppfyllas på bästa sätt? En utgångspunkt är att regleringen av transporter av farligt gods skall vara transportinriktad. Produktmyndigheterna har i dessa sammanhang ingen självskriven plats. Det är nämligen själva transporten av det farliga godset som står i centrum för intresset. Med detta menar utredningen att man inte skall lägga ansvaret på den myndighet som är ansvarig för det farliga ämnet eller föremålet utan på den myndighet som har ansvar för respektive transportområde. Detta synsätt etablerades redan när den nuvarande lagen om transport av farligt gods infördes.

Den nu angivna utgångspunkten i transportanknytning får till effekt att den föreskrivande makten kring transporter av farligt gods skall samlas på så få myndigheter som möjligt. Samma synsätt bör anläggas när man skall avgöra vilka myndigheter som skall vara behöriga myndigheter för transporter av farligt gods och utöva tillsyn över sådan verksamhet.

Ytterligare en viktig del av huvudsyftet med den offentlig-rättsliga regleringen av transporter av farligt gods är att de inhemska reglerna i så hög grad som möjligt harmonierar med de internationella regelverken. Detta underlättar en effektiv transportverksamhet av farligt gods. I dag har man också kommit långt när det gäller harmonisering av reglerna mellan olika transportslag. Bestämmelserna i den svenska offentliga regleringen skall i så hög grad som möjligt samordnas för att bli så lika som möjligt oavsett transportsätt.

3.3.2 Föreskriftsmakten skall samlas på transportmyndigheterna

Det har under arbetets gång framkommit att det kan föreligga skäl att ge den föreskrivande makten beträffande radioaktiva ämnen till produktmyndigheterna. I anledning härav vill utredningen redovisa sin syn på denna fråga mot bakgrund av ovan nämnda utgångspunkt att regleringen om transporter av farligt gods skall vara transportinriktad.

I lagen om transport av farligt gods finns regler som innehåller bemyndiganden för regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, att föreskriva om ytterligare bestämmelser i samband med transporter av farligt gods. I förordningen om transport av farligt gods finns regeringens bemyndiganden till olika myndigheter att meddela föreskrifter. Av 2 och 4 §§ förordningen framgår vilka myndigheter som skall meddela föreskrifter, s.k. transportmyndigheter. Det är för landtransporter Statens räddningsverk, för lufttransporter Luftfartsverket och för sjötransporter Sjöfartsverket. I bestämmelsen anges vidare att för sådana frågor som inte kan hänföras till ett visst transportslag skall räddningsverket vara transportmyndighet. Av förordningen framgår dessutom att transportmyndigheterna vid utfärdandet av föreskrifter skall samråda med de övriga transportmyndigheterna och även med andra myndigheter vars verksamhetsområde berörs av föreskrifterna. Ett exempel på sådant samråd är när transportmyndigheterna skall meddela föreskrifter som rör radioaktiva ämnen. Samråd sker då alltid med Statens strålskyddsinstitut (SSI) och Statens kärnkraftsinspektion (SKI).

Genom denna föreskriftsrätt för Statens räddningsverk, Sjöfartsverket och Luftfartsverket blir de internationella regelverken

som berör transporter av farligt gods, bilagorna till ADR samt RID, IMDG-koden och ICAO-TI, införda i ett sammanhang av respektive transportmyndighet. Det samråd som transportmyndigheterna i dag har med SSI och SKI när det gäller föreskrifter för transport av radioaktiva ämnen är tämligen omfattande.

SSI och SKI är föreskrivande myndigheter enligt strålskyddslagen (1988:220) och lagen (1984:3) om kärnteknisk verksamhet. SSI handhar frågor om skydd av människor, djur och miljö mot skadlig verkan av joniserande och icke-joniserande strålning. SSI prövar tillstånd till transport av radioaktiva ämnen enligt strålskyddslagen och utövar tillsyn över efterlevnaden av denna lag. SSI prövar även tillstånd till transport av kärnavfall enligt lagen om kärnteknisk verksamhet. SKI övervakar säkerheten i svensk kärnteknisk verksamhet och genomför forskning och utveckling på området. SKI har även ansvaret för tillsyn inom detta område. Transport av kärnämne och kärnavfall kräver tillstånd enligt lagen om kärnteknisk verksamhet. SKI ger tillstånd till transport av kärnämne och är tillsynsmyndighet för dessa transporter och för de transporter av kärnavfall som SSI ger tillstånd till. Därutöver finns, när det gäller transport av radioaktiva ämnen, föreskrifter och i vissa fall krav på tillstånd för transport av dessa ämnen i bilagorna till ADR samt i RID, IMDG-koden och ICAO-TI. Tillstånd enligt dessa regelverk prövas av SSI respektive SKI såsom behörig myndighet.

När det gäller transport av radioaktiva ämnen finns således en dubbelreglering. Reglerna överlappar varandra i vissa frågor men kan tillämpas parallellt. Dubbelregleringen har sitt ursprung i det internationella samarbetet som bedrivs inom två olika organisationer. De konventioner och direktiv som kommer till uttryck i strålskyddslagen och kärntekniklagen utarbetas inom andra internationella organisationer än UNECE, IMO och ICAO, vars regler om radioaktiva ämnen införs i svensk rätt genom bemyndiganden i lagen om transport av farligt gods. När det gäller det område inom vilket SSI och SKI är berörda skulle det således finnas skäl för att låta dessa myndigheter utfärda föreskrifter för transport av radioaktiva ämnen enligt lagen om transport av farligt gods.

Utredningen har – som redovisas i avsnitt 8.3.2 – stannat för att det finns anledning att något modifiera den principen om att lagen skall vara transportinriktad. Således har SSI och SKI utpekats som behörig myndighet i vissa avseenden rörande radioaktiva ämnen.

Vidare skall tillsyn utövas av dessa myndigheter beträffande dessa ämnen enligt de föreslagna reglerna om transport av farligt gods. Frågan är då om också föreskriftsmakten skall ges till SSI och SKI?

Att ge SSI och SKI rätt att meddela föreskrifter om transport av farligt gods innebär att de internationella regelverken som reglerar transporter av farligt gods skulle splittras upp i de svenska föreskrifterna. Detta innebär att det skulle vara svårare att finna och tillämpa reglerna, speciellt i samband med internationella transporter. Vidare skulle överblicken över dessa omfattande regelverk avsevärt försvåras. Visserligen innehåller bilagorna till ADR och RID sedan 2001 regler som även omfattar strålskydd, ett område som SSI föreskriver om med stöd strålskyddslagen. Vid en avvägning mellan detta och den princip om transportinriktning som utredningen förespråkar att lagstiftningen skall bygga på menar utredningen att det i detta avseende inte föreligger tillräckligt starka skäl för att frångå nämnda princip.

3.3.3 Betydelsen av normgivningsmakten

Normgivningsmakten är fördelad mellan riksdag och regering. Kompetensen fördelas genom regler meddelade i 8 kap. regeringsformen. Där anges vilka områden som primärt är lagstiftningsområden vilka är reserverade för riksdagens lagstiftningsmakt. Det primära lagområdet kan delas in i ett obligatoriskt område, där normer kan meddelas endast av riksdagen genom lag, och ett fakultativt område, inom vilket riksdagen har möjlighet att delegera normgivningen till regeringen. Föreskrifter om verkställighet av lag samt föreskrifter som inte enligt grundlag skall beslutas av riksdagen tillhör regeringens primärområde. Riksdagen kan också lagstifta obegränsat på regeringens primärområde. Gränsdragningen mellan riksdagens och regeringens områden är således beroende av i vilken omfattning delegering skett respektive om lagstiftning inom regeringens primärområde skett.

Normer som rör straffrätt, exekutionsrätt samt förvaltningsrättslig lagstiftning behandlas normalt inom det primära lagområdet. Således skall regler angående förhållandet mellan enskilda och det allmänna, som gäller åligganden för enskilda eller i övrigt avser ingrepp i enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden, meddelas genom lag. I stor utsträckning är dock delegation möjlig beträffande dessa ämnen.

TVå för denna utredning viktiga områden som faller inom det obligatoriska lagområdet måste framhållas. Delegation är aldrig möjlig beträffande medborgerliga fri- och rättigheter. Inskränkningar måste, i den mån de alls är tillåtna, alltid ske i lagform. Vidare är föreskrifter om brottspåföljder och andra rättsverkningar av brott i huvudsak en fråga för lagstiftning inom det obligatoriska lagområdet.

De nu redovisade principerna för normgivningsmakten får betydelse för utformningen av utredningens förslag i några hänseenden. De i 2 kap. regeringsformen upptagna bestämmelserna om grundläggande fri- och rättigheter ger medborgare visst skydd mot det offentliga. Enligt 2 kap. 6 § är varje medborgare gentemot det allmänna skyddad mot bland annat husrannsakan och liknande intrång. Med husrannsakan förstås varje av myndighet företagen undersökning av hus, rum eller slutet förvaringsställe oavsett syftet med undersökningen. Vidare är varje medborgare tillförsäkrad frihet att förflytta sig inom riket och att lämna detta. Reglerna framgår av 2 kap. 8 §.

Av reglerna i regeringsformen framgår att ett bemyndigande i lag inte räcker för att regeringen eller en myndighet skall få föreskriva om husrannsakan eller liknande intrång. Inte heller torde ett lämnat samtycke från den som utsätts kunna åberopas som stöd för ett sådant intrång. I den mån olika former av besiktningar eller andra inspektioner kräver att polisen eller någon annan har tillträde till slutna utrymmen, krävs det därför att en sådan rätt för besiktningsmannen eller polismannen regleras i lag.

Bestämmelsen i 2 kap. 8 § regeringsformen om rätten att förflytta sig anses vara ett nödvändigt moment i den politiska friheten. När ett fordon stoppas vid vägkanten för t.ex. en inspektion innebär det att rätten att förflytta sig med det aktuella fordonet inskränks tillfälligt. Polisens rätt att stoppa fordon regleras i polislagen (1984:387). Däremot regleras inte möjligheten att hindra fortsatt färd annat än i förordningen om transport av farligt gods.

Av ovanstående redogörelse kan den slutsats dras att det behövs någon form av ny lagreglering på området när det gäller möjligheten att hindra fortsatt färd. Lagform är också motiverad för den grundläggande regleringen av myndighetsutövningen i ett antal andra fall där mer eller mindre ingripande åtgärder aktualiseras. Däremot synes de nya reglerna om landtransportskydd och de däri ingående kraven om att ha med legitimation i och för sig inte kräva lagform. Utredningen finner dock att reglerna är så viktiga att de

bör framgå av lagen. En närmare beskrivning av reglerna om landtransportskydd finns i avsnitt 7.

3.3.4 Strukturen i en ny reglering

Den materiella regleringen av transporter av farligt gods är mycket omfattande. Sammanlagt finns regelsamlingar för de fyra olika transportslagen som fyller omkring 4 000 sidor. Det är inte aktuellt att i svensk författning införa denna reglering. Detta har varit allmänt accepterat under lång tid. Trots detta sker i dag viss materiell reglering i lag och förordning. Det är dock inte lätt att få klart för sig varför dessa materiella bestämmelser finns författningsreglerade medan den stora massan av materiella regler finns endast som myndighetsföreskrifter.

Här skall också pekas på att regleringen för landtransporter är kraftigt framträdande i lagen och framför allt, förordningen. För de andra transportslagen saknas materiella regler i det närmaste totalt. Trots denna obalans i författningsregleringen för sjö- och lufttransporter har alla materiella regler införts genom föreskrifter och regleringen fungerar för dessa transporter.

Mot den redovisade bakgrunden har utredningen stannat för att man i lagen skall ha så få materiella regler som möjligt. I stället bör lagen koncentreras och ta upp endast de regler som behövs enligt vad som ovan sagts om kravet enligt läran om normgivningsmakten samt för att de materiella reglerna skall kunna införas. Detta leder till att lagen i princip endast blir en ramlag för samtliga transportslag och att den enbart innehåller de viktigaste reglerna på området för förståelse och bakgrund till vad som regleras. Dessutom kommer bemyndiganden och delegeringsregler att finnas i lagen. I förordningen kompletteras lagens bemyndiganden med utpekande av de myndigheter som skall göra det egentliga arbetet med att införa de materiella reglerna genom föreskrifter. Slutligen har vi myndigheternas föreskrifter där de egentliga materiella reglerna skall finnas.

Lagens struktur och innehåll

Med den nu skisserade strukturen kommer lagen att innehålla följande typer av regler. För det första kommer författningsregleringens tillämpningsområde att bestämmas i lagen. Detta sker genom en målparagraf och några regler där tillämpningsområdet bestäms. Vidare kommer lagen att innehålla regler om en allmän och en särskild säkerhetsnivå som skall följas vid transporter av farligt gods. Ett par paragrafer kompletterar dessa regler i särskilda frågor om säkerhetsrådgivare och landtransportskydd. Regler om tillsyn har en given plats i lagen. Sedan kommer vissa regler som måste finnas med i lagen med hänsyn till normgivningsmakten, nämligen förelägganden, förbud och viten samt straffbestämmelser. Om ett beslut skall överklagas hos en domstol, skall föreskrifter om detta tas in i lag. Detta framgår av 11 kap. 4 § regeringsformen. Sådana bestämmelser får alltså inte tas in i förordning. I 22 a § förvaltningslagen finns i och för sig en allmän och kompletterande regel om att beslut av förvaltningsmyndigheter får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, om något annat inte är särskilt föreskrivet. Trots detta bör reglerna tas upp i lag. Det har ett värde ur informationssynpunkt att en lag som ger beslutanderätt i vissa frågor till en myndighet också i sådana fall anger om besluten kan överklagas och hos vem det i så fall skall ske. Slutligen lämnas i lagen delegationsbestämmelser i form av bemyndiganden för regeringen att meddela ytterligare bestämmelser och peka ut beslutande myndigheter. Dessa regler har samlats i en särskild paragraf i lagen för att öka överblicken över de bemyndiganden som lämnas.

En ny förordning

Förordningen om transport av farligt gods skall följa upp lagens bestämmelser och ge kompletterande normer inom området. Emellertid har dagens förordning blivit gammal och den har dessutom en slagsida åt landtransporterna till. I princip saknas regler för sjö- och lufttransporter i förordningen. Dessutom förekommer materiella regler i förordningen som i vissa fall avviker från de materiella reglerna i myndigheternas föreskrifter eftersom de bakomliggande internationella regelverken har förändrats. Exempelvis har klassindelningen av farligt gods ändrats i dessa

regelverk utan att detta återspeglas i förordningen. Detta är givetvis inte tillfredsställande.

I förslaget till förordning har utredningen utgått från att en ny förordning enbart skall innehålla regler som är nödvändiga för att lagens bestämmelser skall kunna genomföras. Vidare skall förordningen innehålla så få materiella regler som möjligt.

Det sagda har lett till att förslaget till förordning i huvudsak innehåller bestämmelser som utpekar vilka myndigheter som är behöriga att fatta beslut i frågor som rör transporter av farligt gods. Således anges i förordningen vilka myndigheter som har rätt att besluta om föreskrifter. Dessa myndigheter kallas liksom i dagens författningsreglering transportmyndigheter och har begränsats till tre stycken. Dessa är Statens räddningsverk, Sjöfartsverket och Luftfartsverket. Vidare anges vilka myndigheter som är behöriga myndigheter i frågor som anges i de bakomliggande internationella regelverken om transporter av farligt gods. I detta sammanhang pekas också tillsynsmyndigheterna ut. En strävan har för utredningen varit att också beträffande dessa myndigheter begränsa antalet så att utgångspunkten om transportorienterade regler kan vidmakthållas. Slutligen lämnas ett stort antal bemyndiganden att besluta i olika frågor liksom att rapportera eller vidta andra åtgärder i anslutning till regelverket. På detta sätt har många regler som finns i dagens förordning kunnat utmönstras från förslaget.

Myndigheternas föreskrifter

De materiella reglerna på området återfinns i myndigheternas föreskrifter. Varje transportmyndighet har att meddela beslut om vilka regler som skall gälla inom respektive transportslag. Genom den struktur som lag och förordning har enligt förslaget uppstår ingen motsättning mellan reglerna i dessa författningar och de regler som meddelas genom föreskrifter. Regler om transportsäkerhet finns enligt förslaget endast i myndigheternas föreskrifter. De internationella regelverk som ligger till grund för föreskrifterna ändras vart annat år. Genom att alla materiella transportsäkerhetsregler meddelas genom föreskrifter uppnår man en smidig och enkel process för införande av nya regler.

3.3.5 Begränsade möjligheter till regelförenkling

Inom området för transporter av farligt gods kan tyckas att det borde finnas mycket att göra beträffande regelförenkling. Statens räddningsverk har, i samverkan med andra berörda myndigheter och organisationer, också haft uppdrag att arbeta med att försöka förenkla reglerna inom detta område. Detta arbete har utmynnat i vissa resultat men den huvudsakliga konklusionen är att det inte är mycket som nationellt kan göras för att förenkla reglerna.

Förklaringen till varför så är fallet är att Sverige har anslutit sig till de bakomliggande konventionerna. Dessa är bindande för Sveriges del och man har att följa de regler som beslutas. Arbetet med att förenkla reglerna får därför inriktas på det internationella arbetet.

Utredningen har fäst vikt vid att finna lösningar som underlättar för företag och organisationer som arbetar med transporter av farligt gods; särskilt har detta gällt mindre sådana. Emellertid kan man svårigen tänka sig att undanta vissa företagsformer från tillämpningen av regelverket. Genomförandet av en transport har samma riskpotential oavsett om det sker för internationella storföretag eller för enmansföretag inom åkeribranschen. Reglerna måste således göras likadana för alla transporter.

Utredningen har mot den beskrivna bakgrunden stannat för att inte föreslå några särskilda regler för små eller medelstora företag. Det skall i detta sammanhang också framhållas att mindre företag har möjlighet att skaffa sig kompetens genom att anlita en utomstående säkerhetsrådgivare och på detta sätt påverka den administrativa bördan. En säkerhetsrådgivare skall som huvudregel finnas för all verksamhet där det ingår att transportera farligt gods. Dessutom finns regler i myndigheternas föreskrifter som underlättar för små och medelstora företag. Som exempel kan nämnas undantag för farligt gods förpackat i begränsade mängder och lokala transporter av farligt gods på väg eller i terräng samt de undantag som nämns i 3 § Statens räddningsverks föreskrifter om säkerhetsrådgivare (SRVFS 2003:02).

4 Tillämpningsområdet för en ny lag

Utredningens överväganden och förslag: Utredningen föreslår att en ny inledande paragraf införs där lagens allmänna tillämpningsområde och syfte framgår. Vidare lyfts det generella aktsamhetskravet enligt den föreslagna lagen fram.

Utredningen föreslår inte någon ändring av definitionerna av begreppen transport och transportmedel i lagen om transport av farligt gods. Däremot krävs en justering av definitionen av farligt gods eftersom detta begrepp har fått en något utvidgad innebörd i de internationella regelverken. Några praktiska problem har dagens begrepp inte medfört. De gränsdragningsfrågor som kan uppkomma vid transporter med olika transportslag i transportkedjan och när det gäller att avgöra när transporten avslutas får lösas i praxis. Den harmonisering mellan transportslagen som är nödvändig är av sådan karaktär att den endast kan behandlas i ett internationellt sammanhang.

4.1 Övergripande bestämmelser i de internationella instrumenten och i lagen

I såväl ADR- och RID-direktiven som i IMDG-koden och ICAO-TI anges regelverkens tillämpningsområden, vilka är att reglera transporter av farligt gods. Det finns vidare definitioner av vad som utgör en transport, vad som avses med transportmedel och givetvis vad som är farligt gods. Innebörden av dessa begrepp är centrala för tillämpningen av regelverken.

Lagen om transport av farligt gods innehåller inte någon övergripande bestämmelse om vilket tillämpningsområde lagen har. Det finns dock en bestämmelse som anger att en transport av farligt gods endast får ske på de villkor och under de förutsättningar som anges i lagen och med stöd av lagen meddelade föreskrifter. Vidare finns en regel som anger att de åtgärder och den försiktighet skall

iakttas som krävs för att hindra eller motverka att det farliga godset orsakar skador på människor, djur, egendom och i miljön. Slutligen anges att transportmedel och andra transportanordningar skall vara av sådan beskaffenhet att de står emot påkänningarna vid transport. För att bestämma lagens tillämpningsområde finns också definitioner av begreppen transport, transportmedel och farligt gods. I förordningen om transport av farligt gods finns en definition av begreppet avsändare.

Vid den jämförelse mellan lagens definitioner av dessa begrepp och de som finns i ADR- och RID-direktiven samt i IMDG-koden och i ICAO-TI som görs i de följande avsnitten skall man ha i åtanke att lagens definitioner omfattar samtliga transportslag. De internationella regelverken definierar endast de begrepp som används inom respektive transportslag.

Att lagen innehåller definitioner som gäller för samtliga transportslag märks framför allt beträffande sådana termer som är transportspecifika. Paradexemplet är definitionen av transportmedel. I den svenska regleringen har man velat få ett enhetligt begrepp som också utvidgar tillämpningsområdet något i förhållande till ADR och RID-direktiven. I de följande avsnitten beskriver utredningen de olika begreppen och förhållandet mellan dem. Vidare diskuteras hur dessa definitioner bör behandlas i en ny lagstiftning om transport av farligt gods.

4.2 Lagens syfte

Den lag om transport av farligt gods som i dag gäller innehåller inte någon övergripande bestämmelse om vad lagens mål eller syfte är. Lagen är i stället uppbyggd kring vissa definitioner samt säkerhetsbestämmelser för transportererna, vilket gör att lagens mål är svårtillgängligt.

Det förefaller ha rätt enighet om lagens syfte redan när nuvarande lag infördes. Det konstaterades i förarbetena till lagen att farligt gods var outhärligt i det moderna industrisamhället (Ds K 1980:10 s. 41). Transporter av farliga ämnen kunde därför inte förbjudas helt och hållet trots att sådana transporter medförde risker för skador. I stället uppställde man stränga krav för genomförandet av transportererna. Mot denna bakgrund formulerade departementschefen sin syn på målet med lagstiftningen på följande sätt. Den offentliga regleringen av transporter av farligt

gods skall ge en rimlig säkerhet åt människor, miljö och egendom. Samtidigt skall den möjliggöra en rationell och effektiv transportverksamhet, både för näringsliv och för myndigheter (se prop. 1981/82:94 s. 10).

Någon ändring av de mål som kan sättas upp för en reglering av transporter av farligt gods har inte skett sedan lagen infördes. Regelsystemet har dock utvecklats på det internationella planet. Detta har också medverkat till svårtilgänglighet beträffande lagens syften och mål. Det kan därför finnas anledning att uttryckligen i lagen införa en målsättningsparagraf som klart anger vilket syfte lagen har. Utredningen föreslår därför att lagen inleds med två paragrafer som anger syftet med lagen.

I en inledande paragraf sägs att lagen skall tillämpas på förberedelse inför och utförande av transport av farligt gods för att hindra, förebygga, begränsa och motverka att transporten eller obehörigt förfarande med godset skall orsaka skada på liv, hälsa, miljö eller egendom. Med denna bestämmelse vill utredningen understryka syftet med de åtgärder som skall vidtas enligt föreskrifterna. Bestämmelsen tar sikte på hela transportkedjan vilket innefattar allt från upprättande av transporthandlingar och föreskrifter om transportabla tryckbärande anordningars utsläppande på marknaden till lossningen av godset hos mottagaren. Vidare kommer lagen att omfatta även bestämmelser om landtransportskydd vilket uttrycks genom orden obehörigt förfarande med godset.

I en andra paragraf anges att den som är delaktig i en transport av farligt gods skall vidta de åtgärder och iaktta den försiktighet som fordras för att lagens syfte skall uppfyllas. Vidare anges att transportmedel, förpackningar och andra transportanordningar som används skall vara godkända och lämpliga för transport av farligt gods. Med denna bestämmelse vill utredningen lyfta fram att alla, såväl fysiska som juridiska personer, som är delaktiga i en transport, t.ex. avsändare, avlämnare, transportörer, mottagare, lastare, förpackare, fyllare och användare av containers och tankar, har ett ansvar för att transporten genomförs på ett säkert sätt. I paragrafens andra stycke har införts en bestämmelse som anger att en transport av farligt gods endast får ske på de villkor och under de förutsättningar som anges i lagen och de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Ett sådant stadgande finns redan i den nuvarande lagen. Utredningen har emellertid funnit det angeläget att lyfta fram bestämmelsen på ett tydligare sätt.

Dessa båda inledande paragrafer har enligt förslaget fått en placering i lagen som skall ange den ram inom vilken transporter av farligt gods skall utföras. Det är givetvis inte tillräckligt att en transport av farligt gods uppfyller lagens syfte. Transporterna av farligt gods skall utföras i enlighet med de föreskrifter som finns i lag och i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

4.3 Transporten innebär förflyttning och därmed sammanhängande hantering av godset

Med begreppet transport i lagen om transport av farligt gods avses förflyttning av farligt gods med transportmedel samt sådan lastning, lossning, förvaring och annan hantering av det farliga godset som utgör ett led i förflyttningen.

Förflyttning av farligt gods är dock inte bara att kommersiellt gods tas från ett ställe till ett annat. En förflyttning av farligt gods sker även av sådant farligt gods som ständigt finns ombord på ett transportmedel. Exempelvis drivmedel som behövs för att båten, flygplanet eller bilen skall kunna köras och läkemedel som kan finnas ombord för de anställdas eller passagerarnas behov. Ett annat exempel är de vapen som militära fordon är bestyckade med.

Begreppet transport i ADR-direktivet innefattar vägtransport på allmän väg med fordon, inbegripet lastning och lossning av farligt gods. I RID-direktivet anges att transport är en järnvägstransport av farligt gods innefattande såväl lastning och lossning som om-lastning till annat transportslag samt sådana stopp som är nödvändiga på grund av betingelserna för transporten.

I bilaga A till ADR-direktivet och i bilaga 1 till RID-direktivet avses med transport förflyttning av farligt gods inklusive därav förorsakade uppehåll och av trafiken betingad förvaring av det farliga godset i fordon, tankar och containrar före, under och efter förflyttningen. Det anges vidare att definitionen även innefattar förvaring av farligt gods för att byta transportsätt eller transportmedel under förutsättning dels att transporthandlingar som visar avsändnings- och mottagningsort kan visas upp, dels att tankar och kollin inte öppnas.

Vidare anges i ADR-direktivet att transporter som endast utförs inom ett slutet område och i RID-direktivet att transporter som endast utförs inom ett företags område, inte skall omfattas av definitionen av transport. I lagen anknyter man till dessa

definitioner när där anges att som transport anses inte förflyttning som sker endast inom ett område där tillverkning, lagring eller förbrukning av farligt gods äger rum.

Begreppet transport enligt IMDG-koden avser den specifika förflyttningen av en last från ursprung till destination. I ICAO-TI finns inte någon definition av begreppet transport. Någon sådan definition finns inte heller i Luftfartsverkets föreskrifter.

När det gäller definitionen av begreppet transport i lagen om transport av farligt gods överensstämmer denna med definitionerna i direktiv och konventioner utom såvitt avser vägtransporter. Enligt definitionen i lagen avses med transport även sådana transporter som endast sker på enskilda vägar och i terräng. ADR-direktivet definierar transport som sådan vägtransport som helt eller delvis utförs på allmän väg. Lagen om transport av farligt gods har i detta avseende ett något vidare tillämpningsområde än vad ADR-direktivet kräver. Lagen omfattar nämligen även transporter som inte utförs på allmän väg utan t.ex. i terräng och på enskild väg.

4.3.1 Gemensamt transportbegrepp bör användas

Frågan är om det i lagen skall göras skillnad på definitionen av vad en transport är beroende på vilket transportslag det är fråga om. I dag har begreppet transport samma innebörd oavsett transportsätt. Definitionen har funnits med sedan lagen antogs 1982, dvs. före EG-direktivens tillkomst. En fördel med dagens system är att ingen del av en transport hamnar utanför definitionen i samband med byte mellan olika transportmedel. Vidare går strävandena internationellt mot en harmonisering av de olika transportslagen. Utredningen ser därför inte något skäl till att låta de olika transportslagen ha skilda definitioner.

Särskilt om definitionen av vägtransporter

ADR-direktivet omfattar endast transporter som helt eller delvis utförs på allmän väg. I lagen om transport av farligt gods finns inte någon sådan begränsning utan den gäller även om godset endast transporteras i terräng eller på sådan väg som inte är allmän. I dag kan räddningsverket medge undantag från lagens bestämmelser vid transport av farligt gods i terräng eller på annat än allmän väg. I

bilagorna till ADR-direktivet finns möjlighet till undantag från bestämmelserna vid transporter av mindre mängder farligt gods.

Att nu göra bestämmelsen snävare och låta lagen endast omfatta transporter som helt eller delvis utförs på allmän väg är enligt utredningens uppfattning inte lämpligt. Transporterna medför trots allt en risk oavsett var de genomförs. I den mån det är lämpligt kan transportmyndigheten även enligt den föreslagna författningsregleringen göra de undantag som krävs.

4.3.2 Omlastning omfattas av transporten

Enligt lagen om transport av farligt gods omfattas av begreppet transport även sådan omlastning av gods som utgör ett led i förflyttningen. Lagens definition av transport täcker således all omlastning oavsett om den sker mellan olika transportslag eller mellan samma transportslag.

När det gäller den internationella regleringen för de olika transportslagen kan dock vissa tillämpningsproblem uppstå eftersom dessa föreskrifter inte är fullt ut harmoniserade. Problemen är dock enbart hänförliga till dessa föreskrifter eftersom lagens definition av transport täcker in samtliga transportslag. Den harmonisering som här kan vara nödvändig är av sådan karaktär att den endast kan behandlas i ett internationellt sammanhang.

Är det lämpligt att gå ifrån dagens system med en gemensam definition av begreppet transport för att komma tillrätta med den gränsdragningsproblematik som uppstår i samband med omlastning av gods från ett transportslag till ett annat? Utredningens uppfattning är att denna fråga skall lösas i samband med anpassningen av de internationella regelverken. Med tanke på att man i dessa sammanhang strävar efter en harmonisering av transportslagen, så kan det förväntas att den dubbelreglering som kan uppstå och de oklarheter som finns kommer att lösas med tiden. Att den svenska lagen bör ha ett gemensamt transportbegrepp som täcker även omlastning mellan olika transportslag förefaller mot den angivna bakgrunden vara naturligt. I övrigt är det möjligt för transportmyndigheterna att meddela de föreskrifter som är nödvändiga för att lösa problem som kan uppkomma i praktiken.

4.3.3 Transportens slut

Begreppet transport är inte av central betydelse bara för att definiera lagens tillämpningsområde utan också för bedömningen av om lagen (1988:868) om brandfarliga och explosiva varor och lagen (1999:381) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvariga kemikalieolyckor är tillämpliga. Dessa lagar tar enkelt uttryckt över när gods inte längre är under sådan transport som avses i lagen om transport av farligt gods.

Lagen om brandfarliga och explosiva varor ställer krav på att den som hanterar gods som omfattas av lagen har bl.a. tillstånd till hanteringen. Det är således viktigt, såväl för tillstånds- och tillsynsmyndigheterna som för transportörer och andra aktörer på marknaden, att veta när reglerna om transport av farligt gods skall tillämpas och när annan lagstiftning skall tillämpas.

Ett praktiskt exempel på den problematik som kan uppstå är frågan om hur tolkning av begreppet skall göras i fall av förvaring på terminaler och vid de tillfällen där mottagaren tar emot tankfordon (släpvagnar) eller tankvagnar (tåg) och ställer upp dem på ett industriområde som ett slags lager.

Tidsgränser som anger hur länge gods som inte förflyttas ändå definitionsmässigt kan vara under transport är inte reglerat vare sig i EG-direktiven eller i konventionerna.

I vissa länder har man valt att fastställa en tidsgräns för när godset övergår från att vara under transport till att förvaras. Detta har erfarenhetsmässigt visat sig ge problem. Ett sådant problem är att tiderna överskrids för att tidsramen är för snäv. Detta skapar problem inte bara för näringen utan även för de myndigheter som har att utöva tillsyn. Dessutom skulle transportörerna vara tvungna att anpassa den fortsatta transporten från terminal eller hamn till den fasta tidsgränsen för att inte riskera att behöva tillämpa även annan lagstiftning. Detta skulle kunna innebära att transportnäringsen får problem vid planering av transportkedjan från avsändare till mottagare. De problem som uppstår i länder med fast tidsgräns för när en transport övergår till lagring skulle bli desamma i Sverige. Dessutom skulle en fast tidsgräns kunna utgöra ett handelshinder i så motto att en transport som uppfyller alla bestämmelser ändå skulle behöva tillstånd för att förvaras i exempelvis en hamn innan vidare transport sker.

Utredningen har övervägt huruvida man även i Sverige bör införa fasta tidsgränser för att avgöra när transporten skall anses avslutad.

Med hänsyn till de problem en fast tidsgräns kan medföra har utredningen kommit fram till att det inte är lämpligt att införa någon fast tidsgräns i lag eller förordning enbart för att underlätta bedömningen av när en transport är avslutad. Inte heller finns skäl att ge tillsynsmyndigheterna befogenheter att bestämma detta i föreskrifter.

I andra sammanhang har man sådana tidsgränser utan att detta lett till förenklade bedömningar. Ett exempel härpå är att man i avtal om transportförsäkring av varor infört bestämda tidsgränser för när försäkringen upphör att gälla. Detta sker en viss tid efter det att transporten kommit till destinationsorten. Trots denna reglering är just slutpunkten för försäkringsskyddet en av de mera frekventa frågorna kring vilka det processas i Sverige i dag.

Den definition av begreppet transport som i dag finns i lagen är, tillsammans med lagens syfte, tillräcklig för att bestämma transportens slutpunkt. De definitioner som finns i vissa transportslags regelverk ansluter till denna definition. Detta måste anses vara tillräckligt för att ge ledning för avgöranden om när transporten är avslutad. Den närmare innebörden av begreppet får lösas utifrån varje praktisk situation och transportteknik mot bakgrund av lagens syfte. Såvitt känt har denna fråga inte vid något tillfälle prövats i domstol eller varit uppe till bedömning i rapporterad rättspraxis. Frågan om tidpunkten när en transport är avslutad berörs också i avsnitt 6.3.4.

I sammanhanget är det viktigt att notera att definitionen av transport i ett transportdokument inte syftar på samma förhållande och varken är, eller behöver vara, densamma som lagens definition av transport. Begreppet transport i ett transportdokument tar sikte på vad parterna avtalat om för transportens genomförande.

4.4 Vad är ett transportmedel?

Som utredningen konstaterar ovan omfattar lagens bestämmelser samtliga transportslag vilket gör att definitionerna i lagen också omfattar samtliga transportmedel.

Med transportmedel i lagens mening avses varje slag av fordon som används på väg eller i terräng, järnvägsvagnar och andra spårbundna fordon, luftfartyg samt fartyg i den utsträckning som det i dem transporteras gods i förpackad form, i containrar, flyttbara tankar eller andra transportmedel.

Enligt ADR-direktivet avses med fordon sådana motorfordon som är avsedda att användas på väg, med minst fyra hjul och konstruerade för en maximihastighet över 24 km/h samt släpvagnar till sådana fordon. Undantagna är spårbundna fordon, jordbruks- och skogsbrukstraktorer samt alla rörliga motorredskap. Definitionen av begreppet transportmedel i järnvägstrafikens, sjöfartens och luftfartens regelverk överensstämmer med lagens definition.

Vid en jämförelse kan man konstatera att den svenska lagstiftningen när det gäller vägtransporter går längre än vad som krävs enligt ADR-direktivet. Den svenska lagstiftningen omfattar exempelvis även traktorer, truckar, skogsmaskiner, cyklar, mopeder och motorcyklar. För definition av begreppet fordon kan ledning hämtas i fordonslagen (2002:574) och i fordonsförordningen (2002:925). Vissa av dessa transportslag används oftast för privata transporter för enskilt bruk. Dessa transporter är undantagna från reglernas tillämpning vilket framgår av bilagorna till ADR. I en del fall rör det sig om förflyttning av gods inom ett område efter det att den egentliga transporten är avslutad. Inte heller sådana förflyttningar omfattas av lagens bestämmelser eftersom det inte är en transport i lagens mening.

De transporter som återstår och som utförs med de transportmedel som inte omfattas av ADR-direktivet är de där gods av viss kvalificerad mängd transporteras, sannolikt, med hänsyn till dessa transportmedels karaktär, endast kortare sträckor. Men även i dessa fall gör sig givetvis säkerhetsaspekterna gällande.

Det lämpligaste enligt utredningens uppfattning är att inte ändra definitionen av transportmedel utan att bygga vidare på den som i dag finns i lagen. Lagens syfte, att hindra och begränsa skador som kan uppstå vid transport av farligt gods, måste få genomslag oavsett vilket transportmedel som används. Skulle praktiska problem uppstå i den dagliga hanteringen kan transportmyndigheten, i detta fall Statens räddningsverk, genom ett bemyndigande meddela de undantag från lagen som kan krävas.

När det gäller järnvägstransporter, lufttransporter och sjötransporter överensstämmer definitionen av dessa transportmedel med den som finns i de internationella regelverken.

I sammanhanget kan anmärkas att definitionen av fartyg enligt lagen om transport av farligt gods, omfattar fartyg i den utsträckning som det i dem transporteras gods i förpackad form, i containrar, flyttbara tankar eller fordon eller spårbundna fordon. Utanför faller sjötransporter av oförpackat gods med s.k. bulk-

fartyg. Med bulkfartyg avses sådana fartyg som är särskilt byggda eller helt ombyggda för transport av oförpackat gods, exempelvis tankfartyg. För bulktransporter till sjöss har särskilda regler utarbetats av IMO. IMDG-koden som gäller fartygstransporter av farligt gods omfattar inte heller bestämmelser om bulkfartyg. Sjöfartsverket meddelar föreskrifter även för bulkfartyg men det sker med stöd av fartygssäkerhetslagen (2003:364). När det gäller lastning och lossning av bulkfartyg finns bestämmelser i lagen (2003:367) om lastning och lossning av bulkfartyg och i den därtill hörande förordningen. Med stöd av dessa författningar meddelar Sjöfartsverket föreskrifter även inom detta område. I samband med tillkomsten av lagen om transport av farligt gods uttalade departementschefen bl.a. att säkerheten vid bulktransporter nästan uteslutande är en fråga om fartygets konstruktion och att en bulktransport aldrig är en del av en integrerad transportkedja (prop. 1981/82:94 s. 155 f). Vidare uttalades att det skulle innebära en omfattande dubbelreglering av bulktransporterna om dessa kom att omfattas av lagen om transport av farligt gods. Utredningen finner att de skäl som anfördes i ovan nämnda proposition alltjämt har bärkraft och att endast sjötransporter med förpackat gods skall omfattas av lagen om transport av farligt gods.

4.5 Definitionen av farligt gods

Definitionen av farligt gods ansluter i såväl RID- och ADR-direktiven, IMDG-koden som ICAO-TI till respektive regelverks bilagor. Dessa bilagors indelning av farligt gods sker utifrån den klassindelning som finns i FN-rekommendationerna. På detta sätt är harmoniseringen beträffande vilka ämnen som skall anses utgöra farligt gods mycket långt gången. Det är detta som är själva grunden för regleringen av transporter av farligt gods.

Definitionen av farligt gods i lagen anger de ämnen och föremål som framgår av klassificeringen i FN-rekommendationerna. I 2 § lagen om transport av farligt gods finns ett bemyndigande till regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, att meddela föreskrifter om vilka övriga ämnen och föremål som skall anses utgöra farligt gods. Vidare har ett bemyndigande givits i 5 § lagen som ger regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer rätt att föreskriva vilka ämnen som skall anses utgöra farligt gods med hänsyn till transportmedel, godsmängd eller andra

transportförhållanden. De myndigheter som har fått regeringens uppdrag att utfärda föreskrifter är Statens Räddningsverk för landtransporter, Sjöfartsverket för sjötransporter och Luftfartsverket för lufttransporter.

Den definition av farligt gods som i dag finns i 5 § lagen om transport av farligt gods och den klassindelning som finns i 5 § förordningen om transport av farligt gods överensstämmer inte helt med den uppräknning av farligt gods som finns i FN-rekommendationerna. En justering av definitionen av farligt gods i förhållande till FN-rekommendationerna är därför nödvändig.

Definitionen av farligt gods bygger helt på den indelning som gjorts i FN-rekommendationerna. Ändras klassindelningen av farligt gods i FN-rekommendationerna och därmed också i de tekniska bilagorna måste en ändring göras även i lagen. Sverige har i den egna lagstiftningen knappast någon möjlighet att ha en annan definition av farligt gods än vad som bestäms internationellt. Även om det mot denna bakgrund kan synas omständligt att ha kvar den grundläggande definitionen av farligt gods i lagen är det ändå utredningens uppfattning att definitionen bör finnas kvar i lagen. Den yttre gränsen för regleringen bör stå i lagen och inte överlämnas till regering eller myndighet att besluta om. Dessutom är definitionen inte föremål för ändring i samma omfattning som de tekniska bilagorna.

4.5.1 Farligt gods i förhållande till farligt avfall

Utredningen skall enligt direktiven till utredningen också samråda med Naturvårdsverket när det gäller avgränsningen mot bestämmelserna om transport av farligt avfall i förordningen (1995:701) om gränsöverskridande transporter av avfall och avfallsförordningen (2001:1063). För gränsöverskridande transporter med farligt avfall gäller rådets förordning (EEG) nr 259/93 av den 1 februari 1993 om övervakning och kontroll av avfallstransporter inom, till och från Europeiska gemenskapen. Förordningen om gränsöverskridande transporter av avfall kompletterar denna förordning. Dessa förordningar innehåller förutom definitioner av vad som är avfall också bl.a. bestämmelser om att det krävs tillstånd till vissa avfallstransporter. Av definitionen av avfall framgår att avfall också kan vara farligt gods.

När det gäller transport av farligt gods som enligt nyssnämnda förordningar också utgör avfall finns således bestämmelser om transport såväl i dessa förordningar som i lagen om transport av farligt gods. Utredningen har inte funnit att det föreligger några problem med att tillämpa dessa regelsystem parallellt. Naturvårdsverket har vid samråd inte framfört någon härifrån avvikande uppfattning.

4.6 Avsändarbegreppets behandling

Begreppet avsändare finns definierat i 3 a § i förordningen om transport av farligt gods. Med avsändare förstås den som till någon annan lämnar farligt gods för transport eller som för egen räkning transporterar sådant gods. I de fall det är fråga om en landtransport som utförs i enlighet med ett transportavtal förstås med avsändare den som är avsändare enligt transportavtalet.

När lagen om transport av farligt gods tillkom år 1982 fanns definitionen av begreppet avsändare intaget i den paragraf som reglerade vem som skulle tillhandahålla transporthandlingar. I samband med att reglerna om säkerhetsrådgivare fördes in i lagen om transport av farligt gods uttalades att lagen i vissa sammanhang hade kritiserats för att avsändarens ansvar inte betonats tillräckligt (prop. 1998/99:49 s. 15). Det uttalades vidare att det kunde synas oklart i vilken omfattning en avsändare, som inte själv utför någon lastning eller tar någon annan del i själva förflyttningen av godset, träffas av lagens bestämmelser. Vidare uttalades att avsändaren av farligt gods är en mycket viktig länk i transportkedjan då dennes val av förpackning, klassificering av godset, märkning etc. är av stor betydelse för transportsäkerheten. Genom ändringar i lagen valde man att tydliggöra avsändarens ansvar genom att särskilt ange att den som är avsändare vid transporter av farligt gods skulle omfattas av kravet på säkerhetsrådgivare. Samtidigt flyttades definitionen av avsändarbegreppet från förordningen till lagen.

I RID- och ADR-konventionerna tillkom den 1 januari 2001 en definition av avsändarbegreppet. Denna definition infördes i svensk lagstiftning den 1 juli 2002 (SFS 2002:373, prop. 2001/02:158, rskr. 2001/02:261). Ändringen var en följd av ändringen av begreppet i ADR- och RID-direktiven och innebar inte någon förändring i frågan om vem som skulle ha säkerhetsrådgivare. Vid samma tillfälle flyttades även definitionen av avsändare från lagen till

förordningen om transport av farligt gods av det skälet att lagen inte innehöll någon bestämmelse som särskilt reglerade avsändarens skyldigheter. Begreppet avsändare användes vid införandet av säkerhetsrådgivardirektivet i svensk lag för att ange vem som, utöver de som transporterar, lastar och lossar farligt gods, skulle ha säkerhetsrådgivare. Efter lagändringen den 1 juli 2002 har inte längre begreppet avsändare någon betydelse för bedömningen av vem som skall ha säkerhetsrådgivare. Enligt lagen om transport av farligt gods skall den ha säkerhetsrådgivare som till annan lämnar farligt gods för transport. Den definition av begreppet avsändare som finns i förordningen har endast betydelse när det gäller vem som enligt respektive regelverk skall tillhandahålla transporthandlingar. Se närmare om säkerhetsrådgivare i avsnitt 6.3.2.

Den definition av begreppet avsändare som nu finns i 3 a § förordningen är efter nyssnämnda lagändring delad på så sätt att för luft- och sjötransporter gäller att den är avsändare som till annan avlämnar farligt gods eller som för egen räkning transporterar sådant gods. När det gäller landtransporterna gäller en annan definition i de fall det finns ett transportavtal. I de fall där en landtransport utförs enligt ett transportavtal är den avsändare som är avsändare enligt transportavtalet.

Av RID och bilaga A till ADR framgår att avsändaren av farligt gods har en skyldighet att överlämna sändningen av farligt gods på så sätt att den uppfyller bestämmelserna i dessa regelverk. Avsändaren skall bl.a. särskilt försäkra sig om att det farliga godset är klassificerat och tillåtet för transport, överlämna erforderliga uppgifter och handlingar samt att endast använda sig av förpackningar som är godkända för transport.

Tanken är att den som bäst känner till innehållet i transporten skall stå för denna information. Det förhållandet att avsändaren för landtransporter skall vara den som är avsändare enligt ett transportavtal om sådant finns, gör att den som är avsändare enligt ett transportavtal inte är identisk med den som i praktiken överlämnar godset för transport. Internationella transporter arrangeras ofta på så sätt att köparen av det farliga godset har att arrangera transporten. Köparen träffar avtal med en transportör om transport av godset. I dessa fall blir köparen enligt fraktavtalet avsändare med de skyldigheter som följer av bilagorna till ADR och i RID. I praktiken är det ofta säljaren som förbereder godset för transport och som överlämnar det till transportören. Detta förfarande får till

följd att det inte är den som har ansvar som avsändare enligt reglerna som också utför uppgifterna.

De problem som finns när det gäller avsändarbegreppet i RID och ADR kan inte justeras inom ramen för den svenska lagstiftningen. Frågan diskuteras dock på internationell nivå och enligt uppgifter som utredningen inhämtat förefaller det troligt att en ändring kommer till stånd i dessa regelverk.

Avsändaren och vilka skyldigheter som ligger på denne finns definierade och angivna i respektive transportslags föreskrifter. Något skäl att från svensk sida behålla definitionen av avsändare i lag eller förordning finns inte. Ingen annan part i transportkedjan definieras i dag i lag eller förordning. Den definition som anges i respektive transportslags regelverk får anses vara tillräcklig. För att underlätta en framtida anpassning av begreppet bör någon definition av avsändaren inte tas med i de nya författningarna för transport av farligt gods.

De internationella regelverken innehåller detaljerade bestämmelser om vad som skall iakttas som förberedelse av en transport. Häri ingår klassificering, märkning och ifyllande av transporthandlingar. Dessa uppgifter bör givetvis handhas av den som bäst känner till det farliga godset. I den föreslagna lagen har detta markerats genom att den sägs omfatta också de förberedande åtgärderna. På detta sätt fångas säljaren i exemplet ovan upp. Denne faller således på intet sätt utanför lagens tillämpningsområde även om avsändarbegreppet inte används i den här föreslagna lagstiftningen.

5 Försvarets transporter

Utredningens överväganden och förslag: Det generella undantaget för Försvarsmaktens landtransporter skall försvinna. Endast transporter med Försvarsmaktens stridsfordon, örlogsfartyg, luftfartyg samt transporter under höjd beredskap skall undantas från lagens tillämpning. De undantag som därutöver ändå krävs med hänsyn till Försvarsmaktens och Försvarets materielverks särskilda behov skall genom bemyndiganden i lag och förordning regleras av transportmyndigheterna. För att ge Försvarsmakten och Försvarets materielverk möjlighet att genomföra lagens bestämmelser föreslås de nya reglerna träda i kraft senare än den nya lagen i övrigt.

5.1 Transporter med farligt gods som utförs av Försvarsmakten och Försvarets materielverk

Nedan ges en kortfattad redogörelse för vilka typer av transporter med farligt gods som Försvarsmakten och Försvarets materielverk genomför såväl nationellt som internationellt.

5.1.1 Försvarsmaktens nationella transporter

De transporter som Försvarsmakten utför där Försvarets materielverk inte är speditör, är sådana som sker till och från övningsplatser och mellan olika förråd. Majoriteten av dessa transporter sker med fordon på väg eller i terräng. Endast omkring tio procent av Försvarsmaktens transporter med farligt gods sker med militära transportflygplan. Mycket få transporter sker genom järnvägs- eller sjötransporter.

5.1.2 Försvarets materielverks nationella transporter

Försvarets materielverk har till uppgift att ansvara för materiel-försörjningen på Försvarmaktens begäran. Vidare tillhandahåller Försvarets materielverk försvarsmaterielsystem till Försvarmakten. Verket utför därvid alla uppgifter från idéer, utveckling och produktion till avlämnande. Efter avlämnandet handhar Försvarets materielverk vidmakthållandet och slutligen avvecklingen och destruktionsen av försvarsmaterielsystemet. Under utvecklingsfasen sker transporter av dessa system, som också innefattar transporter av farligt gods, mellan olika provningsstationer i Sverige. Dessa transporter sker med Försvarmaktens transportmedel och Försvarets materielverk som speditör. Försvarets materielverk är i huvudsak speditör för Försvarmakten. Därutöver kan Försvarets materielverk utföra uppdrag även på andra myndigheters och enskildas begäran.

5.1.3 Internationella transporter med farligt gods

Försvarets materielverk genomför även internationella transporter med farligt gods. Vid import av farligt gods såsom vapen och ammunition organiserar Försvarets materielverk för Försvarmaktens räkning transporterna och anlitar civila transportörer. I samarbete med Försvarmakten övervakar Försvarets materielverk transporterna från införseln i landet till lossningsplatsen. Försvarets materielverk exporterar även explosiva och brandfarliga varor både till länder inom EU och till tredje land. Dessa transporter sker med civila transportörer eller med Försvarmaktens transportmedel beroende på det farliga godsets beskaffenhet och kraven på säkerhet. Till övervägande del, omkring 90 procent, sker dessa transporter med civila transportörer. De transporter som sker utomlands eller med civila transportörer utförs i enlighet med bestämmelserna om transport av farligt gods. De transporter av brandfarliga och explosiva varor som sker med Försvarmaktens transportmedel utförs, när så är möjligt, i enlighet med dessa bestämmelser.

Även Försvarmakten genomför transporter utomlands i samband deltagandet i insatser i andra länder.

När Försvarmakten och Försvarets materielverk genomför transporter utomlands kräver de länder som dessa transporter sker

via och till, i regel att det farliga godset transporteras i enlighet med de internationella regelverk som finns för respektive transportslag. Transporttillstånd begärs via den svenska ambassaden i varje land som är berört.

Av Försvarsmaktens allmänna råd framgår att vid transporter till och från insatsområden utomlands skall bestämmelserna i de internationella regelverken, bilagorna till ADR samt RID, IMDG-koden och ICAO-TI, gälla. I samband med transporter inom insats- eller operationsområden skall Försvarsmaktens ordinarie regelverk tillämpas om inte annat överenskommit mellan deltagande länder i ett s.k. Technical Agreement. Detta utgörs av rekommendationer från FN som reglerar transporter till, från och inom insatsområden.

5.2 Nuvarande reglering

5.2.1 Militära transporter i de internationella regelverken

Landtransporter som genomförs av de väpnade styrkorna undantas uttryckligen under vissa betingelser från regleringen i RID- och ADR-direktiven. Medlemsstaterna får enligt dessa direktiv undanta transport av farligt gods som genomförs med hjälp av transportmedel som tillhör de väpnade styrkorna eller för vilka dessa är ansvariga. Detta framgår både av ADR-direktivet och av RID-direktivet i kapitel 1, art.1.1. I ADR-konventionen, som endast reglerar internationella transporter, anges att den inte gäller sådana fordon som tillhör eller står under befäl av de väpnade styrkorna. RID-konventionen, som liksom ADR-konventionen endast reglerar internationella transporter, berör inte transporter utförda av de väpnade styrkorna.

ICAO-TI gäller endast för transporter med civila luftfartyg. IMDG-koden undantar krigs- och truppskepp från tillämpningsområdet.

I internationella regelverk där de väpnade styrkornas transporter är nämnda finns således antingen ett undantag för dessa eller en möjlighet för de länder som är bundna, att medge undantag för sådana transporter. Regelverken uppställer inte heller några hinder för medlemsländerna att reglera nationella transporter av de väpnade styrkorna.

5.2.2 Militära transporter i den nationella regleringen

I framställningar kring reglerna om transport av farligt gods brukar man hävda att försvaret har ett undantag, det s.k. försvarsundantaget, från lagen om transport av farligt gods. Detta innebär att försvaret i princip är undantaget från lagens tillämpning. Vad detta innebär skall kort anges nedan.

Örlogsfartyg och militära luftfartyg

Transporter med örlogsfartyg och militära luftfartyg omfattas av bestämmelserna om transport av farligt gods endast om regeringen förordnar om det. Detta framgår av 4 § lagen om transport av farligt gods. Något sådant förordnande har regeringen inte gjort. Dessa transporter omfattas således inte alls av lagen om transport av farligt gods.

Landtransporter

Enligt lagen om transport av farligt gods skall alla transporter med farligt gods följa lagens bestämmelser. Regeringen har i 6 § 2 punkten lagen om transport av farligt gods getts rätt att meddela föreskrifter eller för särskilt fall besluta om undantag från lagens tillämpning när det gäller försvarsmaktens transporter, vissa transporter och vissa slag av transporter i övrigt. Regeringen har i samma paragraf fått rätt att överlåta denna rätt åt myndighet. Med stöd av detta bemyndigande har regeringen i 3 § förordningen om transport av farligt gods, förordnat att lagen inte skall tillämpas på transporter av varor enligt lagen (1988:868) om brandfarliga och explosiva varor i de fall transporterna sker under ledning av militärt befäl eller annan person som förordnats av Försvarsmakten eller Försvarets materielverk.

Detta innebär att de varor som omfattas av bestämmelserna i lagen om brandfarliga och explosiva varor inte behöver transporteras enligt lagen om transport av farligt gods om transporten står under ledning av militärt befäl eller annan person som förordnats av Försvarsmakten eller Försvarets materielverk. De ämnen som faller utanför tillämpningen av lagen om brandfarliga och explosiva varor men som omfattas av definitionen farligt gods i lagen om transport av farligt gods, skall således transporteras i

enlighet med bestämmelserna i sistnämnda lag. Brandfarliga och explosiva varor skall dock fraktas i enlighet med bestämmelserna om transport av farligt gods om transporten inte står under ledning av militärt befäl eller annan person som förordnats av Försvarmakten eller Försvarets materielverk.

5.2.3 Militära transporter på föreskriftsnivå

De transporter med farligt gods som utförs av Försvarmakten och Försvarets materielverk och som inte omfattas av bestämmelserna i lagen om transport av farligt gods regleras genom föreskrifter och myndighetsinterna instruktioner. Hur denna reglering ser ut beskriver utredningen i det följande.

I Statens räddningsverks föreskrifter om transport av farligt gods på väg och i terräng (SRVFS 2002:1), ADR-S, kap 18.3 och i (SRVFS 2002:2), RID-S, kap 11.1 har föreskrivits att Försvarmakten och Försvarets materielverk får medges de avsteg från föreskrifterna som krävs för dessa myndigheters transporter. Detta undantag kan endast utnyttjas för de transporter som utförs med transportmedel som tillhör de väpnade styrkorna eftersom dessa transporter inte omfattas av ADR- och RID-direktiven.

För Försvarmakten finns en instruktion för förvaring och transport av ammunition och övriga farliga varor, förkortad IFTEX. IFTEX innehåller såväl föreskrifter meddelade med stöd av bemyndiganden som allmänna råd, instruktioner och upplysningar. Regler om transport av explosiva ämnen och föremål för samtliga transportslag finns i 10 kap. IFTEX. Detta kapitel innehåller dock inte några föreskrifter utan utgör endast interna instruktioner. Till grund för dessa instruktioner ligger dock reglerna i de internationella regelverken för respektive transportslag.

Landtransporter av brandfarliga vätskor regleras i Försvarmaktens gemensamma bestämmelser för åtgärd mot brand- och explosionsfara, vattenförorening och kemisk hälsopåverkan från brandfarliga varor m.m., förkortad BVKF. Detta är inte heller någon föreskrift utan endast en instruktion för hanteringen av de brandfarliga vätskorna. Instruktionen har utarbetats med bilagorna till ADR som förebild.

Vid utbildning och övning tillämpas Säkerhetsinstruktion för vapen och ammunition m.m. Denna instruktion som bland annat reglerar transporter av allt farligt gods, utgör inte heller någon

föreskrift. Instruktionen har utarbetats utifrån bilagorna till ADR och de dispenser som Statens räddningsverk utfärdat under 1990-talet. Ett exempel på avsteg från reglerna i bilagorna till ADR är att de värnpliktiga undantagits från kravet på ADR-intyg för att få köra ett fordon med farligt gods. De värnpliktiga skall dock enligt instruktionen få utbildning som motsvarar kraven i ADR.

Det utförs inte några sjö- eller lufttransporter med brandfarliga vätskor varför någon transportreglering inte heller finns. När det gäller transporter med övriga brandfarliga varor, t.ex. fartygens eget bränsle, har några transportregler inte utarbetats inom Försvarmakten.

För transporter med icke brandfarliga gaser i klass 2, ämnen hänförliga till klass 6, 7, 8 och 9 i 5 § förordningen om transport av farligt gods är Försvarmaktens och Försvarets materielverks undantag inte tillämpligt. Vid transport av dessa ämnen tillämpas således lagen om transport av farligt gods. Försvarmakten har dock med stöd av bestämmelser i ADR-S och RID-S i stor utsträckning medgivits undantag från bestämmelserna om transport av farligt gods.

Trots att vissa av Försvarmaktens transporter är undantagna från lagen om transport av farligt gods, har Försvarmakten i IFTEX allmänna del och BVKF uttalat att intentionerna är, så långt det är möjligt, att uppfylla kraven i och transportera efter de regler som gäller för respektive transportslag.

Det finns dock transporter av visst slag av gods som inte kan transporteras i enlighet med lagens bestämmelser. Det är sådan materiel som inte är klassificerad enligt reglerna i lagen om transport av farlig gods. Den typ av varor som det rör sig om är uttjänt krigsmateriel som skall fraktas till destruktion och i viss utsträckning materiel som hittas på övningsfälten, exempelvis blindgångare. När det gäller den uttjänta krigsmaterielen är problemen av övergående natur eftersom det inom försvaret nu sker en systematisk genomgång av mobiliseringsförråd och andra platser där sådan materiel förvaras. Målet är att all uttjänt krigsmateriel skall omhändertas för destruktion och återvinning. Dessutom finns en mängd äldre förpackningar och fordon som inte heller uppfyller lagens krav.

När det gäller Försvarets materielverk har denna myndighet i sina interna tjänsteföreskrifter angett förfaranden för icke fastställda explosiva varor och försöksammuniton. Vidare finns tjänsteföreskrifter som avser godkännande och klassificering av

Försvarmaktens fastställda explosiva varor och övrig fastställd ammunition.

I dag tillämpar Försvarets materielverk undantaget i förordningen om transport av farligt gods vid transporter av framförallt uttjänt krigsmateriel samt för transporter av sådan ammunition som använts men som inte detonerat. När det gäller gods som inte är brandfarligt eller explosivt finns möjligheter till dispens från reglerna i enlighet med Statens räddningsverks föreskrifter, ADR-S och RID-S. Transporter av uttjänt materiel är av stor omfattning och arbetet med att utmönstra materiel som inte är klassificerad och förpackad på rätt sätt beräknas pågå till år 2010.

I de fall Försvarmakten eller Försvarets materielverk anlitar civila transportörer för att transportera farligt gods måste lagens bestämmelser tillämpas fullt ut och några undantag hänförliga till Försvarmakten eller Försvarets materielverk är då inte möjliga att tillämpa.

5.3 Innefattas Försvarets materielverk i begreppet väpnade styrkor?

Försvarets materielverk inrättades den 1 juli 1968 genom en sammanslagning av de tidigare armé-, marin-, flyg- och intendenturförvaltningarna. I instruktionen angavs att verket var en central förvaltningsmyndighet vid krigsmakten. År 1974 ändrades beteckningen krigsmakten till försvarmakten. Den 1 juni 1983 omorganiserades försvarmaktens verksamhet och de myndigheter inom försvarmakten som tidigare varit självständiga införlivades med försvarets verksamhet. Fram till år 1994 var försvarmakten en samlingsbeteckning för ett stort antal myndigheter. Efter en omorganisation av försvarmakten år 1994 bildades Försvarmakten som skulle vara en sammanhållen myndighet i vilken Försvarets materielverk inte skulle ingå. Försvarets materielverk blev i stället en självständig myndighet underställd regeringen.

Vid tidpunkten för införandet av lagen om transport av farligt gods den 1 januari 1983, var dock Försvarets materielverk en myndighet inom den militära organisationen, dvs. underställt försvarmakten.

Försvarets materielverk har i dag till uppgift att ansvara för materieförsörjningen på Försvarmaktens begäran. Därutöver kan

Försvarets materielverk utföra uppdrag även på andra myndigheters och enskildas begäran.

Det kan ifrågasättas om de transportuppdrag som Försvarets materielverk utför åt Försvarmakten är sådana att de omfattas av undantaget i ADR- och RID-direktiven och konventionerna om transporter av farligt gods. Helt klart är att Försvarets materielverk med den förändrade organisation som verket har inte kan omfattas av begreppet väpnad styrka.

Syftet med undantagen i ADR-konventionen och ADR- och RID-direktiven måste ha varit att de transporter som sker inom ett lands militära försvar och med transportmedel som tillhör de väpnade styrkorna inte skulle omfattas av bestämmelserna. De transporter av farligt gods som utförs av Försvarets materielverk då lagen inte är tillämplig, sker alltid med Försvarmaktens transportmedel. Försvarets materielverks transporter för Försvarmaktens räkning kan därför ske med stöd av de undantag som finns i direktiven och konventionen för transporter som utförs med fordon som tillhör de väpnade styrkorna.

En förutsättning som har uppställts i den svenska lagstiftningen är att dessa transporter skall ske under ledning av militärt befäl eller personal som förordnats av Försvarmakten eller Försvarets materielverk. Detta är dock inte ett krav som framgår av RID- och ADR-direktiven, utan enbart av ADR-konventionen. Denna konvention reglerar dock endast internationella transporter varför detta krav inte är nödvändigt i den svenska lagstiftningen när det är fråga om nationella transporter.

5.4 Överväganden om försvarsundantagets vara eller inte vara

5.4.1 Behov av ett militärt undantag

De internationella konventionerna och direktiven reglerar som ovan nämnts inte de militära transporterna annat än i de fall transporter för de väpnade styrkorna uttryckligen undantas från reglernas tillämpning. En orsak till detta kan vara att det militära området ligger utanför det man normalt reglerar genom internationella konventioner samt utanför gemenskapsrätten inom EU. En annan orsak kan vara att reglerna inte lämpar sig för krigsmaktens verk-

samhet, vilket torde vara särskilt tydligt i samband med höjd beredskap.

Är det då ett problem i dagens lagstiftning att Försvarsmakten och Försvarets materielverk i vissa avseenden är undantagna från lagens och förordningens tillämpningsområde?

Lagen har till syfte att skydda människor, miljö och egendom. Detta syfte har givetvis bärighet även på transporter av farligt gods inom det militära området. Inom Försvarsmakten finns i dag föreskrifter, råd och instruktioner som anger att reglerna om transport av farligt gods skall följas. Råden och instruktionerna är inte tvingande utan bygger på en ambition från Försvarsmaktens sida att alla transporter av farligt gods skall ske på ett säkert sätt.

Som ovan nämnts innefattar försvarsundantaget endast en del av allt farligt gods som fraktas av Försvarsmakten och Försvarets materielverk. I stor utsträckning tillämpas dock även regelverket på de transporter som är hänförliga till undantaget. Dessutom är säkerhetstänkandet sådant att skyddet för tredje man är på samma eller i vissa fall på en högre nivå än enligt lagens regler. Något egentligt behov med hänsyn till tredjemansskyddet torde därför inte finnas för att avskaffa undantaget.

Intentionerna synes dock hittills ha varit att alla transporter, såväl civila som militära, skulle omfattas av lagen om transport av farligt gods. I förarbetena till lagen uttalade föredragande statsråd att huvudregeln bör vara att samma regler skall gälla för Försvarsmaktens transporter som för det civila samhällets transporter och att några särbestämmelser därför inte skulle införas i lagen för landtransporterna (prop. 1981/82:94 s. 26). Vidare uttalade statsrådet att undantag borde kunna ges från lagens bestämmelser om praktiska skäl talar för det och säkerhetskraven ändå är tillgodosedda samt att särbestämmelser för försvaret inte borde tas in i lagen. Därefter har det i flera utredningar, bl.a. i slutbetänkandet av Räddningsverksutredningen (SOU 1998:59 s. 110) framhållits att de militära transporterna bör likställas med de civila.

Orsaken till att militära landtransporter av brandfarliga och explosiva varor ändå undantogs från lagens tillämpning kan förklaras av att det föreslagna klassificeringssystemet för dessa varor var helt nytt i början av 1980-talet.

5.4.2 Försvarets transporter skall omfattas av lagen

Såväl i förarbetena till lagen om transport av farligt gods som i utredningar därefter vilka har berört försvarsundantaget, har utgångspunkten hela tiden varit att samma regler skall gälla för civila transporter som för militära. Försvarsmakten och Försvarets materielverks egna bestämmelser är också utformade på ett sådant sätt att man redan i dag i stor utsträckning tillämpar lagens regler. Dessutom skall, för de transporter som för Försvarsmaktens räkning utförs av andra än Försvarets materielverk, ändå lagens bestämmelser styra transporterarna.

De problem som fortfarande finns att följa regleringen om transport av farligt gods när det gäller krav på förpackningar, fordon och utbildning, kan undanröjas genom att transportmyndigheterna får möjlighet att föreskriva om undantag. Utredningens överväganden i denna del framgår nedan. Den övervägande delen av de militära transporterarna av farligt gods sker på land så det undantag utredningen ändå föreslår skall finnas kvar när det gäller sjö- och lufttransporter rör endast en mindre mängd av det farliga gods som transporteras av Försvarsmakten och Försvarets materielverk.

Utredningen gör mot den anförda bakgrunden bedömningen att huvudregeln skall vara att Försvarsmaktens och Försvarets materielverks transporter av farligt gods skall omfattas av lagens bestämmelser. Det är dock nödvändigt att behålla undantagen avseende Försvarsmaktens sjö- och luftfartyg.

5.4.3 Undantag för försvarets luftfartyg, stridsfordon och örlogsfartyg

Stridsfordon, stridsflygplan och örlogsfartyg

Som nämnt ovan i avsnitt 4 innefattar begreppet transport i lagen om transport av farligt gods, mer än att gods förflyttas från en plats till en annan. Även sådant farligt gods som ett transportmedel är utrustat med omfattas av lagens bestämmelser.

I förarbetena till lagen om transport av farligt gods är det inte närmare kommenterat varför örlogsfartyg och militära luftfartyg undantogs från lagens tillämpning (Ds K 1980:10 och prop. 1981/82:94). Möjligen kan orsaken vara dessa fartygs speciella

konstruktion i så motto att de är tillverkade för att vara bestyckade med och även transportera farligt gods i form av vapen och ammunition.

Oavsett vad som var orsaken till att lagstiftaren gjorde skillnad mellan å ena sidan örlogsfartyg och militära luftfartyg och å andra sidan andra transportmedel, finns det i dag inget som indikerar att skillnaden i lagstiftningen skall bestå. Det är således utredningens uppfattning att samtliga militära transporter så långt det är möjligt skall regleras på samma sätt. De särskilda föreskrifter och undantag som kan vara nödvändiga kommer att beröras här nedan.

När det gäller de militära transporterna är de vapen som stridsfordon, stridsflygplan och örlogsfartyg är bestyckade med under transport att betrakta som farligt gods enligt de internationella regelverken. Vid denna typ av transporter är dock det farliga godset skyddat av transportmedlets konstruktion. Transportmedlen är dessutom konstruerade för att förflytta vapen och ammunition. Om även denna typ av transporter skulle omfattas av lagstiftningen skulle med stor sannolikhet omfattande undantag krävas för att militära övningar skulle kunna genomföras.

Enligt utredningens uppfattning är det lämpligast att helt undanta dessa transporter från lagens tillämpningsområde. För att uppnå detta kan antingen dessa transportmedel uteslutas från lagens tillämpning eller så kan denna särskilda typ av transporter undantas i de föreskrifter som respektive transportmyndighet meddelar med stöd av bemyndigande i lag och förordning.

Lagen om transport av farligt gods är avsedd att vara en ramlag och den närmare regleringen skall finnas i förordningen och i föreskrifterna. Bestämmelser om vilka transportmedel som omfattas av lagen är dock av så grundläggande karaktär att de bör framgå av lag. Utredningen föreslår därför att transporter med Försvarmaktens stridsfordon, stridsflygplan och örlogsfartyg alltjämt skall undantas från lagens tillämpningsområde.

Transportflygplan

Transporter av farligt gods till utlandet som utförs av Försvarmakten och Försvarets materielverk sker med tillämpning av de internationella reglerna om transport av farligt gods. Detta är ett krav för att transporten skall få korsa ett annat lands territorium, oavsett om transporten sker på land, till sjöss eller i luften.

Därutöver finns i Försvarmaktens allmänna råd intaget en bestämmelse med detta innehåll. Det är inte bara i samband med internationella insatser som sådana transporter sker utan även i samband med köp, modifiering, test, reparation och retur av materiel.

När det gäller Försvarmaktens och Försvarets materielverks transporter till utlandet med transportflygplan krävs att dessa är utrustade med motmedel för att de skall kunna undgå en eventuell attack mot flygplanet. Sådana motmedel kan inte om de skall kunna användas för sitt ändamål förpackas på sätt som krävs enligt reglerna i lagen om transport av farligt gods. Transporter med militära transportflygplan utrustade med motmedel sker endast i samband med en internationell transport.

De militära transportflygplanen används också när transporter som kräver hög säkerhet skall genomföras. Dessa transporter är mycket få. De regler Försvarmakten utarbetat för att genomföra dessa transporter är mycket detaljerade och ställer högre krav på säkerhet än vad ICAO-TI föreskriver.

Ett alternativ till att undanta de militära transportplanen från lagens tillämpningsområde vore att ge transportmyndigheten, Luftfartsverket, rätt att meddela de undantag som krävs i varje enskilt fall. Detta skulle dock innebära en belastning på myndigheten på så sätt att beslut ofta måste fattas med kort varsel. Med hänsyn till att vissa av dessa transporter omfattas av sekretess skulle det dessutom krävas att Luftfartsverkets personal skulle säkerhetsklassas samt att kommunikationen mellan myndigheterna måste krypteras. Slutligen kan nämnas att antalet transporter av förevarande slag är mycket få.

Enligt utredningens uppfattning talar dessa skäl för att även de särskilda behov av avsteg från lagen om transport av farligt gods som krävs för transporter av farligt gods med militärens transportflygplan skall tillgodoses genom att detta transportmedel även i den nya lagen skall undantas från lagens tillämpning.

5.4.4 Transporter med övriga transportmedel omfattas

De landtransporter som Försvarsmakten utför i övrigt och de transporter Försvarets materielverk utför med Försvarsmaktens fordon i övrigt omfattas enligt förslaget av lagens regler. När det gäller vissa slag av transporter, exempelvis när Försvarets materielverk utför transporter av farligt gods som ett led i den av myndigheten bedrivna provningsverksamheten, kan dock krävas avsteg från lagens regler när det gäller klassificering.

När Försvarets materielverk i dag utför sådana transporter krävs särskilt tillstånd från Statens räddningsverk. Räddningsverket kan med stöd av sitt bemyndigande besluta om undantag för vissa slag av transporter. Utredningen finner inte skäl att ändra denna ordning.

5.4.5 Vid höjd beredskap tillämpas inte reglerna

Enligt 1 § lagen (1992:1403) om totalförsvaret och höjd beredskap kan beredskapen höjas. Det finns enligt lagen två nivåer av höjd beredskap; skärpt beredskap eller högsta beredskap. Är Sverige i krig råder högsta beredskap. Därutöver kan regeringen, under vissa särskilt angivna förhållanden, besluta om skärpt eller högsta beredskap. Vid höjd beredskap tillämpas viss speciallagstiftning när det gäller olika myndigheters förfaranden m.m.

Förhållandena är annorlunda under höjd beredskap än under fredstid, särskilt när det gäller Försvarsmaktens och Försvarets materielverks verksamheter. Exempelvis är det olämpligt att transporter med ammunition är skyltade. Därför skall samtliga militära transporter av farligt gods som utförs av dessa två myndigheter undantas från lagens tillämpning under höjd beredskap.

5.4.6 Särskilda frågor avseende fordon, materiel och förpackningar

Med hänsyn till att Försvarsmaktens landtransporter med brandfarliga och explosiva varor i dag undantas från lagen om transport av farligt gods har Försvarsmaktens fordon inte besiktigats för sådana transporter. Eftersom utredningen föreslår att undantaget för dessa transporter skall försvinna krävs att Försvarsmaktens fordon godkänns för dessa transporter. Ett sådant godkännande

görs efter besiktning av Aktiebolaget Svensk Bilprovning. Vid godkännande skall besiktning ske utifrån de regler som gällde för fordonet vid registreringsdatumet. Enligt 3 § Statens räddningsverks föreskrifter om transport av farligt gods på väg och i terräng (SRVFS 2002:01) avses med registreringsdatum det datum då ett certifikat om godkänd besiktning första gången utfärdas för det kompletta fordonet. Detta innebär att Försvarsmaktens fordon vid besiktningen kommer att prövas i enlighet med dagens regler i bilagorna till ADR. I dessa bestämmelser finns övergångsregler till kraven på fordon i vissa avseenden som innebär att ett fordon som är godkänt för transporter av farligt gods enligt tidigare gällande regler inte behöver uppfylla nu gällande regler förrän den 1 januari 2010. Denna övergångsregel skulle således inte kunna tillämpas för Försvarsmaktens fordon på grund av avsaknaden av certifikat om godkännande. Enligt vad utredningen inhämtat motsvarar Försvarsmaktens fordon de fordon som tidigare godkänts för transporter av farligt gods. Det finns därför skäl att senarelägga lagens ikraftträdande avseende Försvarsmaktens fordon till ovannämnda datum.

Inom Försvarsmakten och Försvarets materielverk finns fortfarande en mängd materiel som omfattas av undantaget i dagens lagstiftning och som inte är klassificerat enligt den standard som finns i FN-rekommendationerna, vilket krävs enligt lagen om transport av farligt gods. Det finns dessutom förpackningar som inte är testade och godkända i enlighet med reglerna, men som ändå uppfyller de kriterier som föreskrivs för godkännande. Ofta är de också att anse som säkrare än de förpackningar som reglerna föreskriver. Att klassificera denna materiel och att få förpackningarna godkända skulle innebära ett stort arbete och medföra höga kostnader. När det gäller materielen kommer denna att kasseras inom den närmaste tiden vilket dessutom skulle göra detta arbete onödigt. De föreskrivande myndigheterna har i dag med stöd av bemyndigande i förordningen möjlighet att meddela undantag från lagens bestämmelser när det gäller vissa transporter. Denna möjlighet till undantag skulle kunna utnyttjas för att göra det möjligt för Försvarsmakten och Försvarets materielverk att på ett smidigt sätt kunna anpassa sin verksamhet till lagens regler om transport av farligt gods.

5.4.7 Värnpliktsutbildning

Enligt de föreskrifter som meddelats med stöd av bemyndiganden i lagen om transport av farligt gods skall en förare av en transport, över en viss totalmängd, innehållande farligt gods ha ett förarintyg. Detta intyg skall utfärdas av behörig myndighet och styrka att föraren genomgått sådan utbildning som anges i bilagorna till ADR. Under värnpliktsutbildningen får de värnpliktiga kunskaper om bilagorna till ADR under hela utbildningstiden.

De transporter de värnplikta utför sker alltid under befäl och under ledning av en officer som har sådant förarintyg, varför skyddet för tredje man inte eftersätts. De värnpliktiga får efter avslutad utbildning inte något s.k. ADR-intyg utan endast ett utbildningsbevis som bekräftar att de genomgått den militära utbildningen. Detta intyg kan inte användas i civila sammanhang. Ett knappt tusental värnpliktiga skulle vara i behov av förarintyg för att kunna genomföra transporter av farligt gods. Då det i dag endast är Statens räddningsverk som utfärdar intygen skulle detta innebära ett stort merarbete för räddningsverket eftersom utfärdandet skulle ske under en mycket begränsad tidsperiod. En sådan utbildning med prov och utfärdande av ADR-intyg skulle innebära mycket stora kostnader för Försvarmakten. De utbildningar som genomförs av Försvarmakten har i praktiken samma innehåll som de som genomförs av andra aktörer.

Som tidigare nämnts finns i ADR-direktivet, möjligheter att undanta transporter med fordon som tillhör eller står under befäl av de väpnade styrkorna från regleringen. Det kan därför inte finnas hinder för Sverige att särskilt förordna om ett undantag från reglerna om krav på förarutbildning för de värnpliktiga. På detta sätt kan värnpliktsutbildningen fortsätta att genomföras på det sätt som hittills skett även om undantaget för försvaret tas bort.

Statens räddningsverk som är föreskrivande myndighet avseende denna fråga, ges i bemyndigande möjlighet att göra de undantag från krav på ADR-intyg som krävs för att värnpliktsutbildningen skall kunna genomföras på det sätt som hittills skett.

5.4.8 Säkerhetsrådgivare

Som utredningen ovan kommit fram till skall således Försvarmakten och Försvarets materielverks transporter enligt förslaget i princip omfattas av reglerna om transport av farligt gods. Dagens lagstiftning ställer inte krav på att Försvarmakten eller Försvarets materielverk skall ha säkerhetsrådgivare när myndigheten avsänder farligt gods eller transporterar farligt gods under ledning av militärt befäl eller annan person som förordnats av myndigheten.

Något skäl till att behålla undantaget från kravet på säkerhetsrådgivare för Försvarmakten och Försvarets materielverk finns inte enligt det förslag utredningen här lägger fram. Redan i dag finns det personer inom Försvarmakten som har de uppgifter som åvilar en säkerhetsrådgivare.

5.4.9 Övergångsbestämmelser

Försvarmakten och Försvarets materielverk behöver enligt utredningens uppfattning rimlig tid för att övergå till att fullt ut tillämpa lagen och förordningen om transport av farligt gods samt de föreskrifter som meddelas med stöd av dessa författningar. Dessutom krävs att Statens räddningsverk utfärdar föreskrifter för Försvarmaktens och Försvarets materielverks transporter vilket också gör att en övergångstid är nödvändig. För civila transporter innebär den nya lagen och förordningen inte några större förändringar. Utredningen föreslår därför att de nya bestämmelserna för Försvarmakten och Försvarets materielverk skall träda i kraft senare än lagen i övrigt. Övergångstiden kan lämpligen utsträckas till år 2008. Övergångstiden när det gäller kraven på Försvarmaktens fordon bör dock, mot bakgrund av vad som sagts ovan i avsnitt 5.4.6 bestämmas till en längre tid som överensstämmer med den övergångstid som gäller enligt bilagorna till ADR, dvs. den 1 januari 2010.

5.5 Uppsummering av förändringen av regleringen av försvarets transporter

Den stora skillnaden mellan dagens lagstiftning och vad som enligt utredningens förslag nu skall gälla för de militära transporterna är att det generella undantaget i förordningen om transport av farligt

gods för landtransporter med brandfarliga och explosiva varor skall avskaffas. Den övervägande delen av de militära transporterna av farligt gods sker på land. Det undantag utredningen ändå föreslår rör endast en mindre mängd av det farliga gods som transporteras av Försvarsmakten och Försvarets materielverk. Det finns inte någon statistik på området men enligt vad utredningen inhämtat kan det nu framlagda förslaget innebära en ökning av de transporter som kommer att omfattas från endast en mycket liten del till den allt övervägande delen.

6 Säkerhetsrådgivare

Utredningens överväganden: Utredningen har övervägt behovet av säkerhetsrådgivare i verksamheter som bedriver transport av farligt gods med luft- och sjöfartyg. De regler om säkerhet vid transport av farligt gods som finns i Sjöfartsverkets och Luftfartsverkets författningssamlingar skiljer sig i flera hänseenden från reglerna om säkerhetsrådgivare. Dessa skillnader är av sådan karaktär att utredningen gör bedömningen att kravet på säkerhetsrådgivare för sjö- och lufttransporter inte nu bör tas bort.

6.1 Säkerhetsrådgivarregler inom EU

6.1.1 Behov av ökad säkerhet vid transporter av farligt gods

Med hänsyn till att både nationella och internationella transporter av farligt gods har ökat avsevärt har också risken för olyckor ökat. Vissa av dessa olyckor kan vara förorsakade av bristande kunskaper om de risker som är förenade med transporter av farligt gods. Med anledning härav antog rådet den 3 juni 1996 ett direktiv 96/35/EG om utnämning av och kompetens hos säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods på väg, järnväg eller inre vattenvägar, det s.k. säkerhetsrådgivardirektivet.

Säkerhetsrådgivardirektivet kräver att de som transporterar, lossar och lastar farligt gods skall utse en särskild person som skall vara rådgivare när det gäller sådana transporter. Syftet är att öka säkerheten vid transporter av farligt gods. Detta skall ske genom att de företag som utför transporter av farligt gods på väg, järnväg eller inre vattenvägar eller som utför lastning och lossning i samband med sådana transporter, skall ha en säkerhetsrådgivare.

Kravet på säkerhetsrådgivare skall säkerställa att det hos de berörda företagen finns en godtagbar nivå av kompetens avseende transporter av farligt gods. Säkerhetsrådgivarens främsta uppgift är

att under företagsledningens ansvar se till att företagen följer bestämmelserna för att förebygga de risker som är förenade med sådana transporter.

6.1.2 I vilka fall krävs säkerhetsrådgivare

Såsom framgår av direktivets rubrik omfattas inte alla transportslag av kravet på säkerhetsrådgivare. Det är endast vägtransporter, järnvägstransporter och transporter på de inre vattenvägarna som omfattas. Sjö- och lufttransporter omfattas således inte av kravet på säkerhetsrådgivare.

I säkerhetsrådgivardirektivet anges att varje företag som i sin verksamhet utför transporter av farligt gods på väg, järnväg och på inre vattenvägar eller lastning och lossning i samband med sådana transporter skall ha säkerhetsrådgivare. Säkerhetsrådgivardirektivet har således inte samma omfattning som RID- och ADR-direktiven när det gäller vem som omfattas av reglerna. Enligt RID- och ADR-direktiven omfattas även den som lämnar farligt gods för transport, i den fortsatta framställningen benämnd avlämnare, av reglerna om transport av farligt gods. Den som således endast är avlämnare av farligt gods och som inte på något sätt deltar i transporten, lastningen eller lossningen av det farliga godset behöver inte ha säkerhetsrådgivare enligt direktivet.

I säkerhetsrådgivardirektivet finns bestämmelser om vilka uppgifter som åvilar den som är utsedd till säkerhetsrådgivare. Vidare framgår på vilket sätt en säkerhetsrådgivare skall utses och vilka krav på utbildning som ställs. Dessutom anges hur utbildningsintyg skall utfärdas och hur länge ett sådant intyg gäller. Av direktivet följer också en skyldighet för säkerhetsrådgivaren att rapportera olyckshändelser till uppdragsgivaren.

Med begreppet företag i direktivet avses inte endast bolag utan varje juridisk eller fysisk person, myndighet eller grupp av personer som med eller utan vinstsyfte transporterar, lastar eller lossar farligt gods. Definitionen av farligt gods i direktivet hänvisar till bilaga A till ADR-direktivet.

Till säkerhetsrådgivardirektivet är fogat tre bilagor som detaljerat redogör för säkerhetsrådgivarens uppgifter, vilka kunskaper en säkerhetsrådgivare skall ha och en modell för hur utbildningsintyget skall utformas.

6.1.3 Säkerhetsrådgivarens uppgifter och utbildning

Säkerhetsrådgivaren skall övervaka efterlevnaden av bestämmelserna för transport av farligt gods och ge företaget råd i fråga om verksamhet rörande transport av farligt gods. Vidare skall rådgivaren till företagsledningen årligen överlämna en rapport om företagets verksamhet när det gäller transport av farligt gods. Slutligen skall säkerhetsrådgivaren tillse att företaget har rutiner och metoder avseende hanteringen av farligt gods i vissa särskilt angivna avseenden.

En säkerhetsrådgivare skall ha kunskaper om vilka konsekvenser en olycka med farligt gods kan få och vilka de främsta olycksorsakerna är. Vidare skall säkerhetsrådgivaren ha kännedom om klassificeringen av farligt gods, förpackningsvillkor, etiketter och märkning, transporthandlingar, försändningssätt och villkor, lastnings- och lossningsregler m.m. Några mer specifika krav på hur utbildningen skall utformas finns inte i dag.

Av intyget, som skall ha ett särskilt bestämt utseende, skall innehavarens namn, födelsedata, adress, medborgarskap och namnunderskrift framgå. Vidare skall finnas uppgift om vilka transportslag som intyget avser samt vem som har utfärdat intyget.

6.1.4 Möjligheter till undantag från kravet på säkerhetsrådgivare

Medlemsstaterna kan föreskriva att kravet på säkerhetsrådgivare inte skall gälla företag vars berörda verksamhet avser transport av farligt gods med transportmedel som tillhör militären eller som sker under militärens ansvar. Detta framgår av artikel 3 i säkerhetsrådgivardirektivet. Detta undantag motsvarar det undantag för militära transporter som finns i RID och ADR-direktiven.

Vidare finns möjlighet att göra undantag för företag vars berörda verksamhet gäller sådana begränsade kvantiteter per transportenhet som understiger vissa fastställda mängder.

Slutligen kan medlemsstaterna föreskriva att bestämmelserna inte skall tillämpas på företag vars huvud- eller biverksamhet inte består av transport av farligt gods eller lastning och lossning i samband med sådan transport. Undantag kan dock endast ges till den som tillfälligt genomför nationell transport av farligt gods eller

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

6.2 Examineringsdirektivet

Som komplement till säkerhetsrådgivardirektivet har Europaparlamentet och rådet den 17 april 2000 utfärdat ett direktiv, 2000/18/EG, om minimikrav vid examinering av säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods på väg, järnväg eller inre vattenvägar, det s.k. examineringsdirektivet.

Direktivet har till syfte att garantera en lägsta kvalitetsnivå på utbildningen och att underlätta ett ömsesidigt erkännande av EG-utbildningsintyg för säkerhetsrådgivare. För att uppnå detta syfte anges i examineringsdirektivet att examineringen skall omfatta i vart fall ett skriftligt prov avseende de ämnesområden som säkerhetsrådgivaren skall verka inom. Dessutom skall examineringen omfatta en fallstudie. Examineringen skall utvisa om den som genomför provet har de kvalifikationer som krävs för att fullgöra uppgiften som säkerhetsrådgivare.

Examineringen kan ske antingen av medlemsstaterna eller av staterna särskilt utsedda examineringsorgan. De som skall utföra examineringen skall godkännas av de behöriga myndigheterna i respektive stat. I samband med godkännandet ska examineringsorganets kompetens och dess examineringsformer beaktas. Vidare skall examineringsorganet vara oberoende i förhållande till den som anställer säkerhetsrådgivare. Slutligen skall examineringsorganet säkerställa att examen genomförs på ett opartiskt sätt.

Utnämningen av ett examineringsorgan skall ske skriftligen och kan vara tidsbegränsat.

6.3 Genomförande av säkerhetsrådgivar- och examineringsdirektivet i svensk rätt

6.3.1 Alla transportslag omfattas

Säkerhetsrådgivardirektivet har införlivats i svensk rätt genom en ändring i lagen om transport av farligt gods. I lagen finns bestämmelserna i 10a–c §§. I 21a–f §§ förordningen om transport av farligt gods finns kompletterande bestämmelser (SFS 1999:334, prop. 1998/99:49, bet. 1998/99:FöU7).

Som ovan nämnts omfattar säkerhetsrådgivardirektivet endast landtransporter och transporter på de inre vattenvägarna. I den utredning som låg till grund för införandet av säkerhetsrådgivardirektivet uttalades att det inte förelåg några avgörande skäl till varför luft- och sjötransporterna inte skulle omfattas av kravet på säkerhetsrådgivare (SOU 1998:13 s. 177). I frågan konstaterade utredningen därutöver endast att det i direktivet inte fanns några hinder för att i den svenska lagstiftningen införa ett krav på säkerhetsrådgivare även för luft- och sjötransporterna.

I samband med remissbehandlingen av ovan nämnda betänkande tillstyrkte ett övervägande antal av de remissinstanser som uttalade sig i denna fråga att kravet på säkerhetsrådgivare även skulle omfatta sjö- och lufttransporter. Det var endast Svenska Åkeriförbundet samt Kemikontoret till vilket yttrande SAF, AB Skogsindustrierna i Sverige och Sveriges Industriförbund anslöt sig, som motsatte sig detta. Kemikontoret uttalade att deras uppfattning var den att även de som transporterar farligt gods till sjöss eller i luften borde omfattas av direktivet men ansåg inte att Sverige skulle gå före övriga Europa och införa krav som gick utöver direktivet. Orsaken till Kemikontorets ställningstagande var att transporterna till sin karaktär är internationella och att en stor del av de transporter som genomförs i Sverige kommer från avsändande företag i andra länder. Det skulle därför inte vara meningsfullt att bara införa kravet på säkerhetsrådgivare i Sverige. Svenska Åkeriförbundet motiverade inte närmare sin inställning i frågan.

I propositionen uttalade regeringen att det var angeläget att höja kompetensen och därmed säkerheten hos alla som avlämnar och transporterar farligt gods oavsett på vilket sätt det transporteras (prop. 1998/99:49 s. 14). Det konstaterades att konkurrensneutralitet skulle uppnås mellan transportslagen om samtliga transportslag skulle omfattas av kravet på säkerhetsrådgivare.

Vidare uttalade regeringen att Sverige inte har någon särskild reglering för de inre vattenvägarna och att transporter på de inre vattenvägarna regleras på samma sätt som övriga sjötransporter, vilket skulle tala för att låta sjötransporterna omfattas av kravet på säkerhetsrådgivare.

Vad som nämnts ovan utgör de skäl som redovisades i lagstiftningsärendet för att låta de svenska reglerna omfatta även sjö- och lufttransporter. Det faktum att Sverige då skulle gå före vissa europeiska länder och att en stor del av transporterna som

genomförs i Sverige skulle komma från utländska avsändare, utgjorde inte tillräckliga skäl för att utesluta luft- och sjötransporter från kravet på säkerhetsrådgivare. Lagstiftaren fann således att säkerhetsrådgivare skulle införas för samtliga transportslag.

Det kan i detta sammanhang konstateras att man i Europa endast kan finna ett land som transformerat säkerhetsrådgivardirektivet på motsvarande sätt. Detta är Tyskland där direktivet sålunda gäller för samtliga transportslag.

I dag har bestämmelserna om säkerhetsrådgivare införts även i ADR- och RID-direktiven.

6.3.2 Vem skall ha säkerhetsrådgivare

Alla verksamheter som hanterar transporter av farligt gods och som omfattas av lagens bestämmelser skall ha säkerhetsrådgivare. Kravet omfattar såväl fysiska som juridiska personer, inbegripet myndigheter, som bedriver sådan verksamhet.

Vid en jämförelse med säkerhetsrådgivardirektivet kan konstateras att den svenska lagstiftningen om vilka företag som skall ha säkerhetsrådgivare går något längre än vad som krävs enligt direktivet. Enligt säkerhetsrådgivardirektivet skall den som transporterar, lastar eller lossar farligt gods ha säkerhetsrådgivare. Enligt den svenska regleringen i lagen om transport av farligt gods skall även den som till annan överlämnar farligt gods till transport, avlämnaren, ha säkerhetsrådgivare. I Sverige skall således även den som endast lämnar farligt gods till transport ha säkerhetsrådgivare.

Vilka som undantagits från kravet att ha säkerhetsrådgivare framgår av 21 a § förordningen om transport av farligt gods och i Statens räddningsverks föreskrifter om säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods (SRVFS 2002:3).

I förordningen finns ett undantag för Försvarsmakten och Försvarets materielverk när de transporterar eller avlämnar farligt gods under ledning av militärt befäl eller annan person som förordnats av myndigheten. När det gäller detta undantag gör sig samma omständigheter gällande som beskrivits i avsnittet 5 avseende det generella militära undantaget. Att märka är att det militära undantaget avseende säkerhetsrådgivare gäller alla militära transporter således även transporter som inte avser brandfarliga och explosiva varor.

Uppgifterna som åvilar en säkerhetsrådgivare kan utföras av någon som är särskilt anställd eller av företagsledaren själv. Alternativt kan uppgifterna utföras av en fristående konsult. Det är givetvis en förutsättning att den som utses till säkerhetsrådgivare verkligen har möjlighet att utföra de uppgifter som följer av regleringen.

Avsändaren är den första länken i transportkedjan och denne skall lämna alla erforderliga uppgifter om det farliga godset. Även den som endast är avlämnare skall enligt svensk lag ha säkerhetsrådgivare. Se även avsnitt 4.6 om avsändarbegreppet behandling i svensk författning.

Av 10 a § lagen om transport av farligt gods framgår att den som bedriver verksamhet där det ingår att utföra transporter av farligt gods skall ha säkerhetsrådgivare. Lagstiftningen tar således sikte på att kravet på säkerhetsrådgivare skall gälla verksamhetsutövaren och inte den enskilda transporten. I Sverige meddelade författningar avser endast svenskt territorium eller svenska juridiska och fysiska personer. Reglerna om säkerhetsrådgivare är inte ett transportvillkor utan ett krav som ställs på verksamhetsutövaren. Om en utländsk verksamhetsutövare genomför transporter i Sverige kan således inte ställas krav på att denne skall ha säkerhetsrådgivare. Reglerna om säkerhetsrådgivare omfattar därför inte utländska verksamhetsutövares transporter i Sverige.

6.3.3 Inre vattenvägar

I Sverige finns inte någon särskild reglering för transporter av farligt gods på inre vattenvägar utan det är reglerna om sjötransporter som tillämpas.

Enligt säkerhetsrådgivardirektivet finns det krav på säkerhetsrådgivare för transporter som utförs på de inre vattenvägarna. Direktivet gäller enbart för sådana inre vattenvägar som står i förbindelse med andra medlemsstaters inre vattenvägar. I Sverige finns inte några inre vattenvägar som står i förbindelse med andra medlemsländer varför någon särskild reglering för de svenska inre vattenvägarna inte krävs enligt direktivet.

6.3.4 Mottagarens skyldighet att ha säkerhetsrådgivare

I praxis har det ibland visat sig vara svårt att avgöra när en transport är avslutad vilket vi redogjort för i avsnitt 4. Denna svårighet gör sig även gällande vid bedömning av om en mottagare behöver ha säkerhetsrådgivare eller inte.

Om transporten kan anses avslutad vid leverans till en mottagare, krävs inte att denne har någon säkerhetsrådgivare. Om däremot transporten inte kan anses avslutad utan att mottagaren har del i lossningen av godset i anslutning till leveransen är godset fortfarande under transport och mottagaren skall ha en säkerhetsrådgivare.

Vid bedömningen är viktigt att man ser till syftet med mottagarens hantering av godset. Är exempelvis hanteringen en del i transporten eller en del av en förflyttning inom ett industriområde. I det sistnämnda fallet krävs inte att mottagaren har en säkerhetsrådgivare. I de fall en järnvägsvagn eller trailer ställs upp på mottagarens område för att senare lossas och föras in i produktionen krävs det enligt utredningens bedömning inte att mottagaren har säkerhetsrådgivare. Om däremot samma järnvägsvagn ställs upp utanför mottagarens område för att vid ett senare tillfälle köras in på området och lossas, har transporten inte avslutats när vagnen ställs utanför området. I detta fall omfattas mottagaren av lagen om transport av farligt gods och av kravet på säkerhetsrådgivare.

6.4 Säkerhetsrådgivarens utbildning

För att kunna verka som säkerhetsrådgivare krävs en särskild utbildning som skall syfta till att ge säkerhetsrådgivaren erforderliga kunskaper om de risker som är förenade med transport av farligt gods. Vidare skall utbildningen ge kunskap om det regelverk som är tillämpligt samt om vilka uppgifter en säkerhetsrådgivare skall utföra. En säkerhetsrådgivare skall ha kunskaper om vilka konsekvenser en olycka med farligt gods kan få och vilka de främsta olycksorsakerna är. Säkerhetsrådgivaren skall också ha kännedom om klassificeringen av farligt gods, förpackningsvillkor, etiketter och märkning, transporthandlingar, försändningssätt och villkor, lastnings- och lossningsregler m.m. Efter avslutad och god-

känd examinering skall ett utbildningsintyg utfärdas. Några mer specifika krav på hur utbildningen skall utformas finns inte i dag.

Utbildningsintyget skall utfärdas av en behörig myndighet eller av annat godkänt organ. I Sverige är Statens räddningsverk sådan behörig myndighet.

6.5 Övervägande beträffande behovet av säkerhetsrådgivare för sjö- och luftfarten

6.5.1 Allmänna utgångspunkter

Som ovan nämnts omfattas sjö- och lufttransporter inte av säkerhetsrådgivardirektivet. I utredningsdirektiven har utredningen fått i uppdrag att särskilt bedöma om det finns behov av att behålla kravet på säkerhetsrådgivare för sjö- och lufttransporter.

Bör kravet på säkerhetsrådgivare för sjö- och lufttransporter finnas kvar i Sverige eller finns det anledning att ta bort kravet för båda eller något av dessa transportslag? Den främsta orsaken till att kravet på säkerhetsrådgivare infördes även för sjö- och lufttransporter i den svenska lagstiftningen var att öka säkerheten även för dessa transportslag. Detta skäl väger givetvis lika tungt i dag. Kravet på säkerhetsrådgivare för sjö- och lufttransporter bör därför tas bort enbart om det inom dessa transportslag finns en reglering som motsvarar den säkerhetsnivå som kravet på säkerhetsrådgivare ger. I sammanhanget bör dock även vägas in de eventuella nackdelar som uppstår i samband med att dessa transportslag omfattas av bestämmelser som inte berör deras utländska konkurrenter. För de svenska sjö- och lufttransportföretagen uppkommer en kostnad för att uppfylla lagens krav på säkerhetsrådgivare. Denna kostnad uppkommer inte för utländska transportörer inom dessa områden.

6.5.2 Kravet på säkerhetsrådgivare bör bibehållas för sjöfarten

Säkerhetsreglering för sjöfarten

Inom sjöfarten finns internationella organisationsregler för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening, International safety management code, den s.k. ISM-koden. Sjöfartsverket har med stöd av bemyndigande i fartygssäkerhetslagen (1988:594) infört ISM-koden i svensk rätt (SJÖFS 2002:8).

Koden innebär i korthet att rederierna skall ha utarbetat vissa rutiner för säker drift av fartyg och för att förhindra förorening. Eftersom inga rederier eller fartygsägare är helt lika och fartyg drivs under mycket varierande förhållanden är koden grundad på generella principer och målsättningar. Koden uttrycker sig vidare i allmänna ordalag så att den kan tillämpas inom ett brett område. De rutiner som koden pekar ut tar inte sikte på godshantering utan rutiner för fartygets drift. Några särskilda bestämmelser om farligt gods finns inte. Enligt koden skall de företag som berörs av koden utse en eller flera personer i land som har direktkontakt med den högsta företagsledningen. De personer som har fått sådant tilldelat ansvar skall enligt koden också bevaka säkerhets- och miljöaspekterna vad gäller fartygs drift och se till att erforderliga resurser och landbaserat stöd avdelas efter behov.

Det är svårt att göra någon direkt jämförelse mellan ISM-koden och reglerna om säkerhetsrådgivare eftersom dessa regelverk är så olika till sin utformning. Reglerna om säkerhetsrådgivare är detaljerade och är särskilt utformade med hänsyn till vilka säkerhetsaspekter som skall beaktas vid transporter av farligt gods medan ISM-koden är mer generell. Vidare finns i ISM-koden inte någon motsvarighet till funktionen säkerhetsrådgivare. De uppgifter som åvilar personer med tilldelat ansvar är inte jämförbara med de som åvilar en säkerhetsrådgivare. I praktiken utför ofta de personer som fått ett tilldelat ansvar enligt ISM-koden även uppgiften som säkerhetsrådgivare.

Vid införandet av krav på säkerhetsrådgivare för sjötransporter år 1999 var de flesta remissinstanser som yttrade sig i frågan positiva till att ett krav på säkerhetsrådgivare infördes för samtliga transportslag. Sjöfartsverket anslöt sig till uppfattningen att alla transportslag skulle omfattas av lagstiftningen. Sjöfartsverket är enligt vad utredningen inhämtat, i dag av den uppfattningen att

införandet av kravet på säkerhetsrådgivare för sjöfarten inneburit en ökad säkerhet i samband med genomförande av transporterna.

Behovet av säkerhetsrådgivare för sjötransporter

På Statens räddningsverks tillsynsenhet finns i dag ett femtontal företag registrerade som har säkerhetsrådgivare enbart för sjötransporter. Därutöver finns företag som har säkerhetsrådgivare som är behöriga på sjötransportområdet men som också har säkerhetsrådgivare för landtransporter. Reglerna om säkerhetsrådgivare för sjötransporter berör således många avlämnare till sjötransporter men endast ett fåtal sjötransportörer.

ISM-koden täcker som framgått ovan enbart en del av de uppgifter som åvilar säkerhetsrådgivaren. Dessutom är reglerna generella till sin natur och de berör inte heller särskilt vad som skall gälla vid transport av farligt gods. Utredningen har mot den anförda bakgrunden stannat för att det inte är lämpligt att ta bort kravet på säkerhetsrådgivare för sjötransporter.

6.5.3 Även lufttransportföretag bör ha säkerhetsrådgivare

Säkerhetssystem för lufttransporter

De internationella reglerna för lufttransporter med farligt gods finns i ICAO-TI. Inom luftfarten finns dessutom ett certifierings-system som kräver att alla flygföretag som skall frakta gods är certifierade enligt ett särskilt system, Air Operator Certificate kallat AOC. Certifieringen omfattar även transporter med farligt gods och den står under Luftfartsinspektionens tillsyn. De europeiska flygsäkerhetsmyndigheternas samarbetsorgan för flygsäkerhet Joint Aviation Authorities (JAA), som har 38 medlemsländer, har utarbetat ett regelverk med krav på drifttillstånd för den som mot betalning utför passagerartransporter av passagerare, gods och post, kallat Joint Aviation Requirements – Commercial Air Transportation (JAR-OPS 1). Genom att medlemsländerna genomför JAR-OPS 1 som nationella regler får man ett europeiskt harmoniserat regelverk. Luftfartsinspektionen inom Luftfartsverket har infört JAR-OPS 1 i svensk rätt genom Luftfartsverkets föreskrifter (LFS 2002:78). Inom EU pågår arbete med att omarbeta JAR-OPS 1 till en bilaga i rådets förordning

(EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart. Som bilaga till förordningen kommer den att få status som EG-förordning. Det har inte gjorts några ändringar som gäller farligt gods i förslaget till förordningsbilagan i förhållande till vad som gäller enligt JAR-OPS 1. Bestämmelserna i JAR-OPS 1 omfattar all flygoperativ kommersiell verksamhet inom ett flygföretag. Ett särskilt avsnitt (kapitel R) hanterar uttömmande kraven på hanteringen av farligt gods.

Nedan följer en översiktlig genomgång av JAR-OPS 1 i förhållande till de krav som ställs på en säkerhetsrådgivare. Med operatör avses, enligt luftfartsverkets definition, person, organisation eller företag som bedriver luftfartsverksamhet.

I 4 § Statens räddningsverks föreskrifter om säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods (SRVFS 2002:03) anges att säkerhetsrådgivaren bl.a. har till uppgift att se till att all personal som hanterar farligt gods har tillräcklig utbildning. Detta ansvar ligger enligt JAR-OPS 1 på operatören. Inom operatören läggs ansvaret på flygchefen eller chefen för markoperationerna. Det finns inget krav på att dessa chefer skall ha någon sådan examination som krävs för säkerhetsrådgivare enligt 21 c § förordningen om transport av farligt gods. Luftfartsinspektionen kräver dock att operatören har kompetent personal i dessa ledningsbefattningar. Utbildningskraven enligt JAR-OPS 1 omfattar all personal som på något sätt hanterar farligt gods. Efter utbildningen testas personalen för att verifiera kunskaperna. En gång vartannat år skall personalen genomgå en repetitionsutbildning. Utbildningsprogrammen skall vara godkända av Luftfartsinspektionen.

På säkerhetsrådgivaren ligger, enligt 21 a § förordningen om transport av farligt gods att ge råd om verksamhet som rör transport av farligt gods. Även detta ansvar ligger på operatören genom den ansvarige företagsledaren (vanligen verkställande direktören), flygchefen eller chefen för markoperationerna ner till enskilda befattningshavare i flygföretaget. Enligt JAR-OPS 1 har operatören ansvaret för instruktioner, råd och information till personalen. Ansvaret ligger på flygchefen eller chefen för markoperationerna. Det finns också krav på att hanteringen av farligt gods skall vara beskriven i luftföretagets drifthandbok.

Enligt JAR-OPS 1 skall varje operatör ha en kvalitetschef som skall övervaka att operativa krav och luftvärdighetskrav följs. Med

detta skall förstås att kvalitetssystemet och kvalitetschefen är funktioner för att ge linjeorganisationen inom ett flygföretag, från företagsledaren ner till den enskilde befattningshavaren, verktygen för att styra verksamheten mot de säkerhetsmål som finns angivna samt att korrigera eventuella feltillstånd. Övervakningen skall innefatta ett system för återrapportering till den verksamhetsansvarige chefen för att säkerställa att erforderliga korrigerande åtgärder vidtas. Kvalitetssystemet skall innefatta ett program för kvalitetssäkring som innehåller förfaranden som kan verifiera att all verksamhet bedrivs enligt alla tillämpliga bestämmelser, standarder och procedurer. Kvalitetssystemet och kvalitetschefen skall vara godtagbara för Luftfartsverket och kvalitetssystemet skall vara beskrivet i tillämplig dokumentation. Det är möjligt att fördela kvalitetschefens uppgifter på två personer; en för drift och en för underhåll, under förutsättning att operatören har inrättat en kvalitetsenhet för att säkerställa att kvalitetssystemet tillämpas enhetligt genom hela verksamheten. Kvalitetschefen har ingen operativ funktion utan arbetar inom ramen för kvalitetssystemet, dvs. med att följa upp hur väl verksamheten följer givna regler och instruktioner.

Sammanfattningsvis kan sägas att de uppgifter som åvilar en säkerhetsrådgivare enligt reglerna om transport av farligt gods i JAR-OPS 1 till stor del motsvaras av uppgifter som är fördelade mellan flera olika funktioner hos operatören. JAR-OPS 1 är i nu nämnda avseenden tillämplig på all godshantering inom luftfarten och tar i kapitel R - Transport av farligt gods särskilt sikte på transporter av farligt gods, bland annat genom att göra ICAO-TI direkt tillämplig. Det säkerhetssystem som finns i JAR-OPS 1 synes vara mer detaljerat än säkerhetssystemet enligt ISM-koden för sjöfarten när det gäller säkerheten avseende transport av farligt gods.

De moment som lagen, förordningen och föreskrifterna om transport av farligt gods beskriver när det gäller säkerhetsrådgivarens uppgifter och utbildning ligger enligt JAR-OPS 1 på olika befattningshavare och på olika nivåer inom flygföretagen. Luftfartsinspektionens uppfattning är att alla de uppgifter och kunskaper som säkerhetsrådgivaren skall ha täcks av kraven i föreskrifterna även om man för luftfartens del har valt en helt annan lösning när det gäller krav på kunskaper och direkt ansvar för utsedda personer i flygföretagens organisation och personal som tar befattning med farligt gods.

Behovet av säkerhetsrådgivare för lufttransporter

Under utredningens gång har Luftfartsinspektionen framfört att det är möjligt att ta bort kravet på säkerhetsrådgivare i flygföretag utan att kravet på säkerhet försämras. Luftfartsinspektionen har vidare uppgett att kravet på säkerhetsrådgivare innebär en form av dubbelreglering som inte ökar säkerheten utan enbart skapar en administrativ belastning för flygföretagen och en nackdel för de svenska flygföretagen i konkurrensen på den internationella marknaden eftersom ingen annan medlemsstat kräver säkerhetsrådgivare för lufttransporter. Enligt Luftfartsinspektionens uppfattning bör dock avlämnare och mottagare av lufttransporter ha säkerhetsrådgivare.

Den bedömning, dvs. att det var lämpligt att höja kompetensen för alla som transporterar farligt gods oavsett transportsätt, som gjordes i samband med införandet av kravet på säkerhetsrådgivare för sjö- och lufttransporterna har enligt utredningen alltså bärighet. Om det syfte som säkerhetsrådgivardirektivet anger uppfylls genom den reglering som gäller för flyget finns det inte någon anledning att behålla dubbelregleringen. Är det så att syftet inte uppfylls fullt ut är det däremot svårare att minska kraven på säkerhet för lufttransporterna.

Som nämnts ovan i avsnitt 6.3.1 har även Tyskland infört ett krav på säkerhetsrådgivare för luftfarten. Sverige är således inte det enda landet som kräver säkerhetsrådgivare för sjö- och lufttransporter.

De regler som införts i Luftfartsverkets författningssamling och som benämns JAR-OPS 1 fanns redan vid tidpunkten för införandet av reglerna om säkerhetsrådgivare. Vid remissbehandlingen i samband med införandet av reglerna om säkerhetsrådgivare för lufttransporter ställde sig Luftfartsverket positivt till att även luftfarten skulle omfattas av kravet på säkerhetsrådgivare. Vid detta tillfälle fördes inte något resonemang om att det redan fanns regler som motsvarade reglerna om säkerhetsrådgivare. Enligt vad som framkommit under utredningens arbete fanns det dock röster inom verket som var emot att kravet på säkerhetsrådgivare skulle införas för flyget.

Den reglering som finns i JAR-OPS 1 är visserligen omfattande. Regelverken skiljer sig emellertid åt beträffande var ansvaret i organisationen skall ligga. Enligt Luftfartsverkets föreskrifter fördelas ansvaret för hanteringen av transport av farligt gods på

flera olika personer inom ett flygföretags organisation. Det övergripande ansvaret, som inte kan delegeras bort, ligger dock hos den verksamhetsansvarige företagsledaren. Reglerna om säkerhetsrådgivare samlar alla uppgifter på en person.

Om en transport av farligt gods genomförs i enlighet med bestämmelserna i respektive regelverk minskar risken för en olycka avsevärt. Vid antagandet av säkerhetsrådgivardirektivet uttalade rådet att vissa olyckor som inträffar vid transport av farligt gods kan vara förorsakade av bristande kunskaper om de risker som är förenade med sådana transporter och att det var nödvändigt att vidta åtgärder för att på ett bättre sätt förebygga de risker som är förenade med sådana transporter. Tanken var att säkerhetsrådgivarens kompetens skulle bidra till en bättre kvalitet i den verksamheten. Detta medför, enligt utredningens uppfattning, att det finns ett särskilt värde i att de uppgifter som ligger på en säkerhetsrådgivare utförs av någon som har en samlad kompetens för frågor om transporter av farligt gods.

Om kravet på säkerhetsrådgivare för flygföretag tas bort kommer kompetensen när det gäller transporter av farligt gods att fördelas på olika funktioner och personer i flygföretagen. Detta skapar i och för sig fler säkerhetsbarriärer än den som säkerhetsrådgivaren representerar. Det kommer däremot inte att krävas att de personer som har ansvaret för godshanteringen inom luftfarten har den specialkunskap som en säkerhetsrådgivare har när det gäller transporter av farligt gods. Enligt utredningens uppfattning kan det finnas en risk för att säkerhetsnivån vad gäller hanteringen av farligt gods skulle sjunka om kravet på säkerhetsrådgivare tas bort.

Utredningen stannar således för att kravet på säkerhetsrådgivare inte bör tas bort för företag som utövar verksamhet där det ingår att utföra lufttransporter. När EU i förordningsform antagit regler för säkerheten vid lufttransporter kan det dock finnas skäl att på nytt överväga om bestämmelserna om säkerhetsrådgivare för luftfarten behövs för att bibehålla säkerheten, eftersom det svenska kravet på säkerhetsrådgivare innebär ett tilläggskrav i förhållande till en eventuellt kommande EG-förordning.

7 Transportskydd

Utredningens överväganden och förslag: Regler om transportskydd för landtransporter kommer att införas i bilagorna till ADR och i RID. Därmed uppkommer ett så nära samband mellan landtransportskydd och frågor om transport av farligt gods i övrigt att reglerna bör genomföras i lagen om transport av farligt gods. Statens räddningsverk som är transportmyndighet för landtransporter skall, på samma sätt som gäller för övriga regler i bilagorna till ADR och i RID, ges ett bemyndigande att föreskriva om landtransportskydd. Med hänsyn till syftet med reglerna om landtransportskydd är det viktigt att uppgifter som de behöriga myndigheterna tar del av kan sekretessbeläggas. Därför föreslås också en ny sekretessregel i sekretesslagen.

7.1 Problembeskrivning

Reglerna om transport av farligt gods tar i huvudsak sikte på bestämmelser om skydd för tredje man mot olyckor med det transporterade farliga godset, på engelska kallat safety. Vid ett möte med arbetsgruppen för vägtransport av farligt gods (WP.15) inom ECE i januari 2004 beslöts emellertid att föreslå att bestämmelser om skydd mot brottsliga angrepp, på engelska benämnt security, skulle införas i bilagorna till ADR. När det gäller järnvägstransporter har RID Safety Committee i november 2003 beslutat att motsvarande bestämmelser om skydd mot brottsliga angrepp skall föreslås införas i RID. Tilläggen i bilagorna till ADR och i RID kommer att införas från och med den 1 januari 2005.

Några regler med motsvarande innehåll finns i dag varken i bilagorna till ADR eller i RID. Möjligen kan vissa av dagens regler om övervakning sägas verka mot samma mål som skyddet mot brottsligt angrepp riktat mot det farliga godset, s.k. transportskydd. För sjöfarten har regler om sjöfartsskydd som skall skydda

sjöfartsektorn mot brottsliga handlingar införts genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar. Motsvarande regler finns redan för den civila luftfarten och har meddelats genom kommissionens förordning (EG) nr 622/2003 av den 4 april 2003 om åtgärder för att genomföra gemensamma grundläggande standarder avseende luftfartsskydd. Reglerna avseende transportskydd för sjö- och luftfarten avser dock inte särskilt transporter av farligt gods.

Bestämmelserna om transportskydd avviker från de regler som i dag finns i bilagorna till ADR och i RID på så sätt att de delvis tar sikte på omständigheter som ligger utanför den egentliga transporten. Sådana bestämmelser är exempelvis krav på att områden där farligt gods förvaras skall vara säkra och upplysta, att de personer som färdas i fordon som transporterar farligt gods skall kunna legitimera sig och att särskilda skyddsplaner i vissa fall skall upprättas.

Reglerna om transportskydd för sjö- och lufttransporter finns som ovan nämnts i EG-förordningar. Förordningar från EG har direkt tillämpning i medlemsländerna. Reglerna har genom lag införts i nationell lagstiftning, se lag (2004:487) om sjöfartsskydd. När det gäller lagen om luftfartsskydd har en proposition (prop. 2003/04:154) avseende förslag till lag om luftfartsskydd lämnats till riksdagen. Reglerna om landtransportskydd förväntas införas i EU-direktiv som för att gälla i medlemsländerna måste implementeras i den inhemska lagstiftningen. Det krävs således att Sverige på lämpligt sätt inför reglerna om transportskydd för landtransporter i en svensk författning. Vidare finns anledning att överväga om det finns behov av någon sekretessbestämmelse för uppgifter som kan komma de behöriga myndigheterna tillhanda.

7.2 Sjöfartsskydd

IMO antog i december 2002 regler om sjöfartsskydd genom att ändringar gjordes i SOLAS-konventionen.

Sjöfartsskydd införs genom en EG-förordning som skall tillämpas från och med den 1 juli 2004 (EG nr 725/2004). Sjöfartsskyddet berör såväl fartyg som hamnar. Sjöfartsskyddet är mer omfattande än de kommande bestämmelserna om landtransportskydd i bilagorna till ADR och i RID. Det kommer att

krävas att fartyg som skall användas för internationella transporter skall ha certifikat som visar att fartyget uppfyller reglerna om sjöfartsskydd. Rederier och hamnanläggningar behöver upprätta sårbarhetsanalyser, ta fram skyddsplaner och eventuellt göra systemmässiga förändringar och ombyggnader av det fysiska skyddet. Skyddsplanerna för hamnar skall vara godkända av behörig myndighet och krävs för att dessa skall kunna ta emot internationella transporter.

EG-förordningen har kompletterats med en svensk lag om sjöfartsskydd som börjat gälla från den 1 juli 2004.

Behörig myndighet i frågor avseende sjöfartsskydd är för Sveriges del Sjöfartsverket.

7.3 Luftfartsskydd

Luftfartsskydd definieras som en kombination av åtgärder och mänskliga och materiella resurser som syftar till att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar. Regler om luftfartsskydd har införts genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2320/2002 av den 16 december 2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och genom kommissionens förordning (EG) nr 622/2003 av den 4 april 2003 om åtgärder för att genomföra gemensamma grundläggande standarder avseende luftfartsskydd.

Eftersom dessa regler meddelats i förordningsform blev de direkt gällande såväl i Sverige som i övriga EU-länder och behövde således inte implementeras i svensk lag. Luftfartsinspektionen har dock valt att placera utdrag ur förordningarna i relevanta sammanhang i sina föreskrifter för att säkerställa tillämpningen av de gemensamma grundläggande standarderna för åtgärder avseende luftfartsskydd. När det gäller de kompletterande reglerna om luftfartsskydd har dessa behandlats i en departementspromemoria (Ds 2003:37) Avgiftsutjämningsystem för luftfartsskydd. En proposition (prop. 2003/04:154) till lag om luftfartsskydd har lagts fram för riksdagen i maj 2004. Huvudsyftet med EG-förordningen om luftfartsskydd är att införa och genomföra lämpliga gemenskapsåtgärder för att förhindra olagliga handlingar mot den civila luftfarten. Ett annat syfte är att lägga grunden för en gemensam tolkning av motsvarande bestämmelser i Chicago-konventionen. Målen skall uppnås genom fastställande av gemen-

samma grundläggande standarder för åtgärder avseende luftfartsskydd, och införande av lämpliga mekanismer för att övervaka att förordningen efterlevs. Det åligger vidare varje medlemsstat att anta ett nationellt säkerhetsprogram för civil luftfart i syfte att säkerställa tillämpningen av de gemensamma normerna.

Behörig myndighet i frågor avseende luftfartsskydd är för Sveriges del Luftfartsverket.

7.4 Utredningens överväganden och förslag beträffande landtransportskydd

7.4.1 Vad kommer reglerna att innebära?

Med landtransportskydd avses förebyggande åtgärder som skall vidtas för att minimera risken för stöld eller annat obehörigt förfarande med det farliga godset som kan orsaka skador på liv, hälsa, miljö eller egendom.

Reglerna ställer krav på att områden som används som tillfällig uppställningsplats för farligt gods under transport skall vara säkra, upplysta och, om möjligt, inte tillgängliga för allmänheten. Vidare skall all personal som deltar i en fordonstransport kunna legitimeras sig. Farligt gods får enligt reglerna endast överlämnas för transport till transportörer som kan identifieras på lämpligt sätt.

Sådan utbildning som anordnas för de som transporterar farligt gods, skall också behandla frågor avseende landtransportskydd. Exempel på vad som skall ingå i utbildningen är identifiering av landtransportriskerna, metoder för att reducera risken för ett brottsligt angrepp och vilka åtgärder som skall vidtas i händelse av ett angrepp.

I reglerna kommer också att finnas särskilda krav på de aktörer som deltar i transport av sådant gods som kan vara särskilt riskfyllt att frakta med hänsyn till brottsliga angrepp och som vid missbruk kan orsaka allvarliga konsekvenser såsom massdöd och massförstörelse. Det gods som här avses är särskilt angivet och utgörs exempelvis av explosiva ämnen och föremål, brandfarliga gaser, giftiga gaser, giftiga eller smittförande ämnen och radioaktivt material. De krav som ställs på de aktörer som hanterar denna typ av gods är att de skall införa och praktiskt tillämpa särskilda skyddsplaner. En skyddsplan skall upprättas av transportörer och avlämnare som är delaktiga i transporter av farligt gods. Den skall

exempelvis omfatta genomgång av hur en transport skall genomföras med avseende på vilka risker som kan vara aktuella. Vidare skall det klart framgå vilka åtgärder som vidtas för att minska riskerna och på vilket sätt rapportering av inträffade incidenter skall ske.

7.4.2 Genomförande och tillsyn

Bestämmelserna om landtransportskydd kommer att införas i samma internationella regelverk som reglerar landtransporter av farligt gods i övrigt och kommer härigenom att nära ansluta till dessa frågor. Reglerna om landtransportskydd är av sådan karaktär att en särskild bestämmelse avseende transportskydd bör införas i lagen. På detta sätt lyfts reglerna om landtransport fram på lämpligt sätt. I en paragraf om landtransportskydd bör de övergripande skyldigheterna anges. I denna paragraf skall anges att den vars verksamhet omfattar landtransporter av farligt gods skall vidta lämpliga åtgärder för att hindra och begränsa obehörigt förfarande med det farliga godset som kan orsaka skador på liv, hälsa, miljö eller egendom. Av bestämmelsen skall vidare framgå att sådana åtgärder kan vara krav på säkerhetsåtgärder för områden där farligt gods förvaras, krav på särskild utbildning och krav på innehav av legitimation. Det närmare innehållet i reglerna skall dock, på samma sätt som övriga bestämmelser avseende transport av farligt gods, framgå av föreskrifter.

Det övervägande antalet regler i bilagorna till ADR och i RID införs genom föreskrifter meddelade av Statens räddningsverk med stöd av bemyndigande i lagen och förordningen om transport av farligt gods. Endast ett ytterst fåtal materiella bestämmelser finns i lagen. De regler om transportskydd som nu är ifråga avser endast landtransporter och med hänsyn härtill är det lämpligast att ge Statens räddningsverk bemyndigande att föreskriva om landtransportskydd.

Av skäl som närmare utvecklas i avsnitt 9 skall Statens räddningsverk också utöva tillsyn över efterlevnaden av reglerna om landtransportskydd.

7.4.3 Behov av utökad sekretess

En del av syftet med regler avseende transportskydd är att förebygga brottsliga angrepp. Det är således av stor vikt att uppgifter rörande landtransportskydd inte kommer till allmän kännedom. De uppgifter som kommer att framgå av skyddsplaner och de åtgärder som vidtas för att säkra exempelvis terminaler är exempel på uppgifter som skall kunna hållas hemliga av de myndigheter som skall utöva tillsyn över verksamheten eller som i egenskap av behörig myndighet skall utföra någon annan uppgift med avseende på transportskydd.

För det allmänna skall en sådan sekretessbestämmelse framgå av lag. När det gäller bestämmelser om transportskydd för luftfarten finns i 5 kap. 2 § sekretesslagen (1980:100) en bestämmelse som innebär att sekretess gäller för uppgift som lämnar eller kan bidra till upplysning om säkerhets- eller bevakningsåtgärd med avseende på den civila luftfarten. I denna bestämmelse har motsvarande reglering införts för sjöfarten den 1 juli 2004.

Utredningen föreslår mot denna bakgrund att 5 kap. 2 § sekretesslagen kompletteras med en bestämmelse som ger myndigheterna rätt att sekretessbelägga de uppgifter som är hänförliga till säkerhets- och bevakningsåtgärd även för landtransporter.

De uppgifter som omfattas av landtransportskydd är känsliga uppgifter som, om de kommer till allmänhetens kännedom, kan medföra stora säkerhetsrisker. Det finns därför anledning att låta sekretessen för landtransportskyddet omfattas av tystnadsplikt vilket innebär att uppgifterna inte omfattas av bestämmelserna om meddelarskydd.

8 Behörig myndighet

Utredningens överväganden och förslag: Vilka myndigheter som är behöriga att handlägga uppgifter enligt bilagorna till ADR samt RID, IMDG-koden och ICAO-TI, skall framgå direkt av förordningen. Antalet behöriga myndigheter skall begränsas. De behöriga myndigheterna skall vid handläggning av ett ärende eller inför ett beslut samråda med de myndigheter som har särskild kännedom om det farliga gods som skall transporteras.

8.1 Regleringen av behörig myndighet

8.1.1 Bakgrund till regleringen

I konventioner och EU-direktiv används ofta begreppet behörig myndighet när det gäller att peka ut nationella myndigheter som skall handlägga vissa uppgifter. I dessa regelverk anges inte vilken myndighet eller vilken typ av myndighet som länderna skall utse som behörig myndighet. Frågan om vilken eller vilka myndigheter som skall ha ansvar för de uppgifter som, enligt direktiven eller konventionerna, faller på behörig myndighet får varje land lösa på det sätt som landet självt finner lämpligast. Medlems- och konventionsländerna har en skyldighet att peka ut vilken eller vilka myndigheter som skall vara behöriga.

Behörig myndighet är ett begrepp som förekommer frekvent i bilagorna till ADR samt i RID, IMDG-koden och ICAO-TI. I ICAO-TI som endast finns tillgänglig på engelska används termen *appropriate national authority*.

Begreppet behörig myndighet finns definierat i respektive regelverk. I bilagorna till ADR och i RID anges att behörig myndighet är den myndighet eller annat organ som förordnats som sådan i varje stat i varje enskilt fall enligt landets lagstiftning. Behörig myndighet är i IMDG-koden definierad som nationellt före-

skrivande organ eller myndighet utsedd eller på annat sätt erkänd som sådan för ändamål i samband med dessa föreskrifter. I ICAO-TI anges att behörig myndighet är "any authority designated or otherwise recognized, by a state to perform specific functions related to provisions contained in these instructions".

De uppgifter som ligger på behörig myndighet kan exempelvis bestå i att pröva ansökningar om tillstånd, ta emot anmälningar, kontrollera produkter och att utöva tillsyn.

När lagen och förordningen om transport av farligt gods trädde i kraft år 1983 fanns det i förordningen en katalog över vilka myndigheter som var behöriga inom respektive område. Av denna katalog framgick dessutom var i bilagorna till ADR respektive i RID som uppgiften fanns angiven. Med detta system följde att det krävdes en ändring i förordningen varje gång en uppgift för behörig myndighet tillkom och vid varje annat tillfälle en ändring gjordes.

I dag innehåller förordningen inte någon katalog utan de regler om behörig myndighet som finns, har en mer generell utformning. Bestämmelser om vilka myndigheter som är behöriga för landtransporter finns intagna i 19 och 21 §§ förordningen om transport av farligt gods. Några regler om behörig myndighet för luft- och sjöfarten finns varken i lagen eller i förordningen.

8.1.2 Behörig myndighet för vägtransporter

I 19 § förordningen om transport av farligt gods anges vilka myndigheter som är att anse som behöriga myndigheter enligt bilagorna till ADR. De myndigheter som är särskilt angivna är Statens räddningsverk, Statens strålskyddsinstitut (SSI), Statens kärnkraftsinspektion (SKI) och Polisen.

Statens räddningsverk skall pröva frågor som rör klassificering av ämnen, villkor, tillstånd och administrativa åtgärder vid transport, konstruktion, användning, provning och kontroll av förpackningar, tankar och fordon. Därutöver skall räddningsverket ha ansvar som behörig myndighet för frågor som rör utbildning och kompetens för fordonsförare och säkerhetsrådgivare samt för statistik och rapporter om olyckor och tillbud. Slutligen skall räddningsverkets uppgift som behörig myndighet för landsvägstransporter innefatta samarbete med andra länders transportmyndigheter.

SSI och SKI skall pröva frågor som är hänförliga till klass 7 i bilagorna till ADR. SSI skall pröva frågor som rör transport av

radioaktiva ämnen som inte utgör klyvbara ämnen eller som utgör klyvbara ämnen men för vilka undantag från vissa speciella förpackningskrav gäller. SKI skall pröva frågor som rör transport av klyvbara ämnen och för vilka speciella förpackningskrav gäller.

Polisens ansvarsområde såsom behörig myndighet enligt bilagorna till ADR gäller frågor som rör tillstånd för lastning och lossning på allmän plats inom tätbebyggt område, underrättelse om lastning och lossning på allmän plats utanför tätbebyggt område och medgivande för längre färduppehåll nära bebodd plats eller samlingsplats vid transport av vissa slag av farligt gods. Polisen skall vid utförandet av dessa uppgifter samråda med den kommunala räddningstjänsten. Denna reglering går tillbaka på de uppgifter som kan finnas enligt ordningslagen (1993:1617) och i lokala ordningsföreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Utöver dessa särskilt specificerade uppgifter finns ett allmänt stadgande i 19 § förordningen, som anger att behörig myndighet även är de tillsynsmyndigheter för vägtransporter som finns angivna i lagen och de andra myndigheter som enligt annan författning har en uppgift som stämmer överens med någon av de uppgifter som anges i bilagorna till ADR. De tillsynsmyndigheter som här avses är Statens räddningsverk och Tullverket. Exempel på andra myndigheter är Jordbruksverket, Naturvårdsverket och Socialstyrelsen.

Slutligen finns i förordningen en skyldighet för den myndighet som har att utföra en uppgift i egenskap av behörig myndighet att utföra uppgiften i samråd med annan myndighet om det uppkommer frågor som rör denna myndighets ansvarsområde.

De frågor i bilagorna till ADR som skall handläggas av behörig myndighet framgår av bilaga 2 till detta betänkande.

8.1.3 Behörig myndighet för järnvägstransporter

Reglerna om behörig myndighet för järnvägstransporter finns i 21 § förordningen om transport av farligt gods. Fördelningen av uppgifter ser ut på samma sätt som för vägtransporterna med den skillnaden att Polisen inte är angiven som behörig myndighet och att Statens räddningsverk och Banverket i stället är de tillsynsmyndigheter som bestämmelsen hänvisar till. Från och med den 1 juli 2004 ligger Banverkets uppgifter som tillsynsmyndighet på Järnvägsstyrelsen.

De frågor i RID som skall handläggas av behörig myndighet framgår av bilaga 3 till detta betänkande.

8.1.4 Behörig myndighet för sjötransporter

Sjöfartsverket meddelar föreskrifter om transport av farligt gods med stöd av såväl fartygs säkerhetsförordningen (2003:438) som förordningen om transport av farligt gods.

Enligt sin instruktion är Sjöfartsverket central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar, sektorsansvar, för sjöfarten. Sjöfartsverket skall bl.a. utöva tillsyn över sjösäkerheten och ha samordningsansvaret för trafiksäkerhetsarbetet inom sjöfarten.

I Sjöfartsverkets föreskrifter om transport till sjöss av förpackat farligt gods anges att Sjöfartsverket är behörig myndighet om inte något annat anges.

De frågor i IMDG-koden som skall handläggas av behörig myndighet framgår av bilaga 4 till detta betänkande.

8.1.5 Behörig myndighet för lufttransporter

I Annex 18 till Chicagokonventionen finns krav på att varje medlemsstat skall peka ut och meddela till ICAO en lämplig myndighet som är ansvarig för att reglerna i annexet följs.

I ICAO-TI, som alltså inte finns översatt till svenska, används begreppen national authority, appropriate national authority och competent national authority.

Som nämnts ovan finns inte något stadgande i lagen eller förordningen om transport av farligt gods som anger vilka myndigheter som skall anses som behöriga enligt ICAO-TI. Men i 92 och 102 §§ luftfartsförordningen (1986:171) finns bemyndigande för Luftfartsverket att meddela de föreskrifter som behövs av säkerhetsskäl samt att meddela villkor för transport av olika typer av gods som kan störa säker flygning. Vidare är Luftfartsverket angivet som transportmyndighet enligt lagen om transport av farligt gods. Slutligen framgår av Luftfartsverkets instruktion att verket är central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar för den civila luftfarten och att en av verkets huvuduppgifter är att utöva tillsyn över flygsäkerheten för den civila luftfarten.

Genom den reglering som finns i luftfartsförordningen, i Luftfartsverkets instruktion och i lagen om transport av farligt gods framgår indirekt att Luftfartsverket är behörig myndighet enligt ICAO-TI för lufttransporter av farligt gods.

De frågor i ICAO-TI som skall handläggas av behörig myndighet framgår av bilaga 5 till detta betänkande. Att märka är att ICAO-TI har en annan nummerindelning i kapitlen än bilagorna till ADR samt RID och IMDG-koden.

Den 1 januari 2005 övergår Luftfartsverkets myndighetsuppgifter till den då nyinrättade myndigheten Luftfartsstyrelsen.

8.1.6 Övriga behöriga myndigheter

Utöver de myndigheter som särskilt pekats ut i förordningen om transport av farligt gods kan även Läkemedelsverket, Socialstyrelsen, Jordbruksverket, Fiskeriverket, Smittskyddsinstitutet och Arbetsmiljöverket komma ifråga för att utföra uppgifter i egenskap av behörig myndighet. Dessa myndigheter kan vara behöriga när det gäller biologiska produkter, genetiskt modifierade mikroorganismer, organismer samt för att vidta särskilda åtgärder avseende transport av smittförande ämnen. Dessa områden framgår av bilagorna 2–5.

8.2 Vilka uppgifter har en behörig myndighet

De uppgifter som ligger på en behörig myndighet att utföra är de som anges i bilagorna till ADR samt i RID, IMDG-koden och ICAO-TI. Bestämmelserna är som framgår av bilagorna 2–5 många och rör bl.a. frågor om tillstånd till vissa transporter, exempelvis transporter av radioaktiva ämnen. Vidare skall den behöriga myndigheten godkänna provningsmetoder, klassificera vissa ämnen och ge tillstånd i särskilda fall, däribland att meddela villkor i samband med vissa transporter. Dessutom kan det ligga på behörig myndighet att godkänna förpackningar av olika slag. Uppgifterna är av varierande art och omfattning.

Slutligen omfattas även tillsynsuppgifter av vad som skall utföras av behörig myndighet. Frågor rörande tillsyn behandlas i avsnitt 9.

8.3 Utredningens överväganden och förslag

8.3.1 Utgångspunkter

Utgångspunkten för en reglering av transporter av farligt gods är att lagregleringen skall vara transportinriktad och inte produktinriktad. Denna princip slogs fast redan när lagen om transport av farligt gods infördes. I den utredning som låg till grund för införandet av lagen om transport av farligt gods uttalades att antalet ansvariga myndigheter borde begränsas och att den författningsmässiga regleringen borde vila på en enhetlig transportinriktad grund (Ds K 1980:10 s. 76). De förslag som lämnades i utredningen och som också fick genomslag i lagstiftningen gick i huvudsak ut på att frigöra vägtransportföreskrifterna från produktkontrollsystemet och att i största möjliga mån samordna bestämmelser och myndighetsansvar för transport av farligt gods. Utredningen är av den åsikten att man skall bygga vidare på nämnda utgångspunkt såvitt gäller transporter utan att splittra upp ansvaret utefter vilken myndighet som ansvarar för produkten i fråga.

8.3.2 De behöriga myndigheterna skall pekats ut direkt i förordningen

I de internationella regelverken finns, som nämnts ovan, inte några regler om vilken eller vilka myndigheter medlems- eller konventionsstaterna skall utse som behöriga. Detta är en fråga som varje stat får lösa på sitt sätt.

I dag finns det många myndigheter som har uppgifter som behörig myndighet för landtransporter. Såsom förordningstexten är utformad går det inte alltid att direkt av denna läsa ut vilken myndighet som är behörig att pröva det enskilda ärendet. Detta leder till en osäkerhet inte bara hos de behöriga myndigheterna utan även och kanske främst hos de enskilda som behöver komma i kontakt med rätt behörig myndighet. Dessutom är vissa myndigheters verksamhetsområden sådana att de i viss mån överlappar eller tangerar varandra. Exempelvis när det gäller landtransporter av farligt gods bestående av genetiskt modifierade mikroorganismer och organismer skulle såväl Naturvårdsverket som Jordbruksverket kunna vara behörig myndighet. Detta gör det givetvis ännu svårare att fastställa vilken myndighet som är behörig.

För att främst förenkla för enskilda näringsidkare att komma i kontakt med rätt myndighet, men också för att tydligare bestämma varje myndighets ansvarsområde, föreslår utredningen att det i förordningen direkt skall anges vilka myndigheter som är behöriga. Uppgiften som behörig myndighet skall inte heller splittras på fler myndigheter än vad som är nödvändigt med hänsyn till vissa specifika situationer och att vissa typer av farligt gods har särskilda egenskaper. Transportorientering skall här vara den vägledande principen.

I 19 och 21 §§ förordningen om transport av farligt gods finns ett stadgande som föreskriver att om det vid en myndighets behandling av ett ärende uppkommer frågor som hör till en annan myndighets ansvarsområde, uppgiften skall fullgöras i samråd med den myndigheten. Det är viktigt att säkerställa att den prövning som den behöriga transportmyndigheten skall göra ändå beaktar alla de aspekter som kan vara aktuella ur produktsynpunkt vid bedömningen av en fråga. På samma sätt som i dag skall den behöriga myndigheten vid prövning av det enskilda ärendet ta kontakt med den myndighet inom vars verksamhetsområde frågan ligger. I exempelvis frågor som rör transport av döda djur som innehåller smittförande ämne bör den behöriga transportmyndigheten ta kontakt med den produktmyndighet som är aktuell; i nämnda fall med Jordbruksverket och, när det gäller smittförande ämnen i övrigt, med Socialstyrelsen.

Ett alternativ till att ha ett fåtal särskilt angivna behöriga myndigheter är en återgång till det system som fanns vid lagens införande år 1983, dvs. att lista alla positioner i regelverken där behörig myndighet anges. Av en sådan lista skulle då också framgå vilken myndighet som skulle vara behörig att handlägga varje enskild fråga. Detta skulle dock innebära att varje gång en ny uppgift för behörig myndighet införs i de internationella regelverken eller då någon ändring i numreringen görs förordningen skulle behöva ändras. En sådan ordning skulle vara onödigt omständlig och inte tillräckligt förenklande för den enskilde för att den ändå skulle motiveras.

Sammanfattningsvis finner utredningen att det är lämpligast att peka ut vissa myndigheter som behöriga och att låta dessa vid utförandet av uppgifterna samråda med de myndigheter som är berörda av sakfrågan. Genom denna ordning kommer frågorna också att koncentreras till vissa myndigheter vilket sannolikt ökar effektiviteten i handläggningen av de enskilda ärendena.

Utredningen har under arbetets gång haft kontakt med de produktmyndigheter som kan tänkas bli aktuella, nämligen SSI, SKI, Statens jordbruksverk, Smittskyddsinstitutet, Socialstyrelsen, Arbetsmiljöverket, Fiskeriverket, Läkemedelsverket och Naturvårdsverket. Vid dessa kontakter har ingen myndighet varit negativ till den föreslagna utformningen.

Det skall också framhållas att enligt de uppgifter som utredningen inhämtat rör det sig om ytterst få ärenden per år där produktmyndigheterna blir inblandade. Några praktiska problem eller längre tidsfördröjningar i handläggningen kan därför inte förutses.

8.3.3 Ämnen hänförliga till SSI:s och SKI:s verksamhetsområden

SSI och SKI är i dag behöriga myndigheter för landtransporter i frågor avseende radioaktiva ämnen som är hänförliga till klass 7 i bilagorna till ADR samt i RID, IMDG-koden och ICAO-TI. På detta sätt har ämnen enligt klass 7 fått en särställning i förhållande till övriga ämnen eftersom övriga frågor när det gäller behörig myndighet inte är indelade i förhållande till vilken klass ämnet tillhör utan på vilket sätt och i vilket sammanhang transporten sker.

I förarbetena till lagen om transport av farligt gods uttalades att myndighetsutövningen i fråga om transport av radioaktivt material i stor utsträckning bestod av provningsgodkännanden och tillståndsprovning (Ds K 1980:10 s. 133). I dag omfattar SSI:s och SKI:s områden därutöver även arbete i anslutning till strålskyddsprogram, kvalitetssäkring och försäkring om efterlevnad. Samtliga dessa frågor är särskilt reglerade redan på grund av att det är frågor om radioaktiva ämnen. Vidare uttalades i promemorian att denna myndighetsutövning i hög grad var beroende av en ingående sakkunskap om olika frågor om det radioaktiva materialet och att den krets av transportintressenter som berördes av denna myndighetsutövning var mycket begränsad i jämförelse med vad som gällde för övriga transporters. Utredaren fann därför att det var mer rationellt och bättre ur säkerhetssynpunkt att de ärenden som var hänförliga till ämnen i klass 7 utfördes av SSI och SKI. Även före tillkomsten av lagen om transport av farligt gods prövade SSI och SKI dessa frågor. Vidare uttalades att de radioaktiva varorna

intog en särställning bland det farliga godset och att detta berodde på de speciella risker som var förenade med bl.a. radioaktivitet (prop. 1981/82:94 s. 22). Dessutom krävs särskilda tillstånd för att transportera radioaktiva ämnen enligt strålskyddslagen (1988:220) och lagen (1984:3) om kärnteknisk verksamhet. Dessa transporter tillståndsprövas av SSI respektive SKI.

Ämnen hänförliga till klass 7 är omgärdade med vissa särskilda regler i såväl internationella sammanhang som vår svenska lagstiftning. Detta skiljer dessa ämnen från ämnen hänförliga till övriga klasser. Utredningen finner inte skäl att göra en annan bedömning än vad som gjorts i samband med införandet av lagen om transport av farligt gods och föreslår därför att SSI och SKI även i fortsättningen skall vara behöriga myndigheter när det gäller ämnen hänförliga till klass 7.

SSI och SKI har i en skrivelse till Försvarsdepartementet i maj 2003 begärt att bli utpekade som behöriga myndigheter även för luft- och sjötransporter. I dag är SSI och SKI såsom nämnts ovan utpekade som behöriga myndigheter för ämnen hänförliga till klass 7 när det gäller landtransporter. I praktiken har SSI och SKI, i samförstånd med övriga myndigheter, agerat som behöriga myndigheter på sjöfarts- och luftfartsområdet. Med hänsyn till att utredningen föreslår att ämnen hänförliga till klass 7 även i fortsättningen skall regleras separat finns det anledning att föreskriva att SSI och SKI blir behöriga myndigheter för sjö- och lufttransporter på samma sätt som för landtransporter.

9 Tillsyn

Utredningens överväganden och förslag: För att stärka tillsynsarbetet förslår utredningen att tillsynsmyndigheternas uppgifter renodlas. Statens räddningsverk tilläggs en samordnande och rådgivande funktion. SSI och SKI får ett tydligt tillsynsansvar för radioaktiva ämnen avseende samtliga transportslag. Kustbevakningens tillsynsmandat blir direkt och utvidgas till att omfatta både inkommande och utgående gods i hamnar. Tullverkets tillsynsmandat försvinner.

Därutöver föreslår utredningen att tillsynsmyndigheterna får möjlighet att stoppa fordon som saknar skyltning och att Kustbevakningen får möjlighet att i hamn stoppa fordon och hindra fortsatt transport med fordon på samma sätt och under samma förutsättningar som Polisen.

Tillsynen över de militära transporter som enligt förslaget kommer att omfattas av lagen om transport av farligt gods skall utföras på samma sätt och av samma myndigheter som för övriga transporter.

Statens räddningsverk som i dag föreskriver om transportabla tryckbärande anordningar skall även ha tillsynsansvar för dessa förpackningar. Räddningsverket skall även ha ansvar för tillsynen över reglerna om landtransportskydd.

9.1 Bakgrund

För att säkerställa efterlevnaden av reglerna om transport av farligt gods finns bestämmelser om tillsyn. Sådana bestämmelser finns i såväl lagen och förordningen som bilagorna till ADR samt i RID, IMDG-koden och ICAO-TI. I förordningen om transport av farligt gods anges vilka myndigheter som skall utöva tillsynen och i

lagen om transport av farligt gods vilka befogenheter tillsynsmyndigheterna har.

Nedanstående genomgång avser tillsynsmyndigheternas mandat och vilka problem som visat sig uppstå i samband med tillsynsarbetet. Sålunda redovisas både myndigheternas uppfattning om tillsynsansvarets omfattning och vilka befogenheter som följer av lagens bestämmelser.

Före tillkomsten av den samlade lagstiftningen avseende transport av farligt gods fanns regleringen i olika lagar och föreskrifter beroende på om det var fråga om en sjö-, luft-, järnvägs- eller vägtransport. Vidare låg tillsynsansvaret på mer än tio olika myndigheter.

I förarbetena till lagen om transport av farligt gods uttalades att efterlevnaden av föreskrifterna för transport av farligt gods allmänt sett kunde anses vara ofullständig och att variationerna i detta hänseende var stora mellan transport- och varuslagen (Ds K 1980:10 s. 86). Vidare konstaterades att antalet kontroller var så få i förhållande till antalet transporter att risken för att bli utsatt för en kontroll var nära nog försumbar. För att förbättra situationen krävdes en ny organisation såvitt gällde landtransporterna samt ökad information och rådgivning till tillsynspersonal, transportörer och avsändare.

I samband med införandet av lagen om transport av farligt gods uttalade departementschefen att en av de främsta uppgifterna för tillsynsmyndigheterna var att verka förebyggande (prop. 1981/82:94 s. 20).

Genom lagen om transport av farligt gods renodlades tillsynsansvaret på så sätt att färre myndigheter fick tillsynsuppgifter. Ansvar för tillsynen av sjö- och lufttransporter låg som tidigare på Sjöfartsverket respektive Luftfartsverket. Men för tillsynen av landtransporter skedde förändringar. Statens järnvägar blev tillsynsmyndighet för järnvägstransporter och Sprängämnesinspektionen fick tillsynsansvaret för landtransporter av allt farligt gods utom radioaktiva ämnen. Dock med den begränsningen att såvitt avsåg giftiga, smittförande eller frätande ämnen samt de övriga farliga ämnen eller föremål som angavs av transportmyndigheterna, endast om transporten skedde i tankfordon. Polisen fick tillsynsansvar för samtliga landtransporter, förutom järnvägstransporter. Slutligen fick tullmyndigheterna ansvaret för tillsyn av vägtransporter till och från utlandet samt kontroll av fordon och andra lastenheter som inkommer med fartyg. I

förordningen bemyndigades Rikspolisstyrelsen och Generaltullstyrelsen, var och en inom sitt respektive område, att meddela de verkställighetsföreskrifter till lagen om transport av farligt gods som behövdes för dessa myndigheters tillsynsverksamhet.

9.2 Aktuell tillsynsverksamhet

Reglerna om tillsyn finns i 11–14 §§ lagen om transport av farligt gods och i 25–26 d §§ förordningen om transport av farligt gods. Därutöver finns bestämmelser om hur tillsynen skall bedrivas i respektive myndighets egna föreskrifter. Regeringen bemyndigas, med stöd av 11 § lagen om transport av farligt gods, att utse tillsynsmyndigheter. I sammanhanget bör också nämnas att uppgifter som åvilar tillsynsmyndigheterna anges i bilagorna till ADR samt i RID, IMDG-koden och ICAO-TI.

9.2.1 Tillsynsmyndigheter

I 25 § förordningen om transport av farligt gods anges vilka myndigheter som skall utöva tillsyn över lagen om transport av farligt gods samt de föreskrifter som är meddelade med stöd av lagen.

Statens räddningsverk har tillsynsansvar för säkerhetsrådgivare avseende samtliga transportslag. Räddningsverket har vidare tagit över det tillsynsansvar som tidigare låg på Sprängämnesinspektionen avseende transport av farligt gods. Med hänsyn till omorganisationen av Statens Järnvägar har Banverket tagit över den tillsyn som tidigare utfördes av Statens Järnvägar. Från och med den 1 juli 2004 skall Järnvägsstyrelsen utöva den tillsyn som Banverket tidigare haft ansvar för. Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Polisen har samma tillsynsansvar som vid lagens tillkomst. Slutligen finns ett indirekt tillsynsansvar för Kustbevakningen som skall ha tillsyn i den utsträckning som Sjöfartsverket och Tullverket var och en inom sitt område beslutar i samråd med Kustbevakningen. Detta indirekta ansvar yttrar sig i en mellan Kustbevakningen och Sjöfartsverket träffad överenskommelse. Innebörden av överenskommelsen är att inspektion av lastbärare som är avskilda för sjötransport men som inte har lastats ombord på fartyg, såvitt gäller förpackat farligt gods i lastbärare, skall

utföras av Kustbevakningen. Någon överenskommelse mellan Tullverket och Kustbevakningen har inte träffats.

9.2.2 Tillsynsmyndigheternas befogenheter

För tillsynen enligt lagen om transport av farligt gods äger tillsynsmyndighet tillträde till områden, lokaler och andra utrymmen som används i samband med transport eller till transportmedel och transportanordningar. Tillsynsmyndigheten har vidare rätt att få de upplysningar, handlingar och prov som behövs för tillsynen. För att lagen skall efterlevas har tillsynsmyndigheterna rätt att vid vite meddela de förelägganden eller förbud som uppenbart behövs. Därutöver har tillsynsmyndigheten rätt, då någon underlåter att vidta en förelagd åtgärd, att förordna om rättelse på den försumliges bekostnad. Dessa regler framgår av 12 och 13 §§ lagen om transport av farligt gods.

Polisen har, utöver sitt eget självständiga tillsynsansvar, även en skyldighet att lämna den handräckning till de övriga tillsynsmyndigheterna som behövs för tillsynen. Denna handräckningskyldighet kan förklaras av att Statens räddningsverk, Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Järnvägsstyrelsen inte har några polisiära befogenheter och därför måste begära handräckning av Polisen om inte verksamhetsutövaren samarbetar vid tillsynen. Tullverket och Kustbevakningen har vissa straffprocessuella befogenheter när det gäller annan lagstiftning men inte när det gäller uppdagade brott mot bestämmelserna om transport av farligt gods. Vid tillsyn måste således även Tullverket och Kustbevakningen begära handräckning av Polisen om inte verksamhetsutövaren samarbetar.

Polisen har enligt 22 § polislagen rätt att stoppa fordon. Med stöd av ett bemyndigande i 14 § lagen om transport av farligt gods finns i 26 § förordningen en möjlighet för polismän att hindra fortsatt transport om denna strider mot lag eller med stöd av lagen meddelad författning och om fortsatt transport inte kan ske utan påtaglig risk för skada.

9.3 Kontrolldirektivet

Rådets direktiv (95/50/EG) om enhetliga förfaranden för kontroller av vägtransporter av farligt gods anger former för tillsyn av vägtransporter av farligt gods som färdas på det egna territoriet eller som färdas in från ett tredje land. Ändamålet med tillsynen skall vara att säkerhetsförhållandena för vägtransporter av farligt gods är i överensstämmelse med gällande lag. Ändringar har införts i direktivet genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/26/EG av den 7 maj 2001 om ändring av rådets direktiv 95/50/EG om enhetliga förfaranden för kontroller av vägtransporter av farligt gods.

Reglerna har utformats för att säkerställa att medlemsstaternas kontroller håller tillräckligt hög nivå samtidigt som man i möjligaste mån bör undvika att fordonen kontrolleras flera gånger. För att uppnå denna målsättning anges att kontroller skall ske med användande av en till direktivet bifogad kontrollista. Kontrollerna skall utföras slumpvis och ske på väg eller som en förebyggande åtgärd i företagens lokaler. Av direktivet framgår också att respektive land varje år skall avlämna rapport till Europeiska gemenskapernas kommission om kontroller av vägtransporter och lämna vissa särskilt angivna uppgifter.

I ändringsdirektivet 2001/26/EG anges att kommissionen skall biträdas av den kommitté för transport av farlig gods som inrättats genom artikel 9 i ADR-direktivet. Därutöver innehåller ändringsdirektivet anpassningar till den tekniska utvecklingen av ADR-direktivet.

I Sverige har Statens räddningsverk fått uppgiften att avlämna rapport till kommissionen. Tillsynsmyndigheterna skall förse räddningsverket med de uppgifter som krävs för att verket skall kunna avlämna rapporten.

Kontrolldirektivet med ändringar är infört i svensk lagstiftning genom bestämmelser i lagen och förordningen om transport av farligt gods och i Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om Polisens tillsyn över transporter av farligt gods (RPSFS 2000:11).

9.4 Tillsynsutredningen

Regeringen beslutade i september 2000 att tillkalla en utredare med uppdrag att utreda hur den statliga tillsynen kan göras till ett tydligare och effektivare förvaltningspolitiskt instrument. I delbetänkandet, Statlig tillsyn, granskning på medborgarnas uppdrag (SOU 2002:14) har frågan om tillsyn behandlats i ett övergripande perspektiv där olika aspekter på tillsyn har behandlats.

Utredningen berörde bl.a. möjligheten att tillskapa en särskild lag för att tydliggöra den statliga tillsynen och för att precisera begreppet statlig tillsyn samt att reglera tillsynsorganens rätt till information och handräckning. Vidare berörde utredningen möjligheterna till sanktioner och överklaganden.

Efter att delbetänkandet lämnades har utredningen fått tilläggsdirektiv i vilket anges att en fördjupad analys av grunderna och motiven för en särskild lag om statlig tillsyn skall behandlas. I uppdraget ingår även att analysera möjligheterna till tydligare och mer effektiva sanktioner i samband med tillsynen. Slutbetänkande skall avlämnas den 15 september 2004.

Utredningen om transport av farligt gods skall enligt utredningens direktiv samråda med Tillsynsutredningen. Kontakt har tagits med utredningen som upplyst att det arbete som nu pågår har till syfte att utvärdera om en lag om statlig tillsyn skall tillskapas. Tillsynsutredningens förslag kan komma att påverka de förslag som läggs fram i detta betänkande. Med hänsyn till tidsaspekten kommer utredningen ändå att nu lägga fram förslag i denna del.

9.5 Utredningens överväganden och förslag

9.5.1 Utgångspunkter för en effektiv tillsyn

De grundläggande principer för hur tillsynen är organiserad och hur den skall bedrivas fastslogs i samband med införandet av lagen och förordningen om transport av farligt gods. Dessa skall tillsammans med de principer Tillsynsutredningen redovisat i sitt delbetänkande (SOU 2002:14) vara vägledande även för de här framlagda förslagen. Målet med tillsynen bör vara att ytterligare öka säkerheten vid transport av farligt gods och minska antalet allvarliga brister. I detta sammanhang är det också viktigt att betona att tillsyn skall bedrivas på ett effektivt sätt och hålla en hög

nivå. Vissa tillsynsmandat och befogenheter behöver ses över för att uppnå en tydligare och effektivare tillsyn.

För att understryka att tillsynen skall bedrivas på ett sådant sätt att tillsynsobjektens verksamhet inte störs i större utsträckning än nödvändigt föreslår utredningen att en särskild bestämmelse om detta förs in i lagen.

I lagen om transport av farligt gods anges i dag att förelägganden och förbud får meddelas endast om det uppenbart behövs för att lagen och de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen skall efterlevas. Regeringsrätten har i praxis ställt stränga krav på att det verkligen skall framgå att föreläggandet eller förbudet är nödvändigt (RÅ 1992 ref. 25). I annan lagstiftning avseende tillsyn, exempelvis inom miljöområdet, finns inte något uppenbarhetskrav. Skillnaden mellan den lagstiftningen och den här behandlade är inte motiverad och utredningen föreslår därför att uppenbarhetskravet tas bort. På detta sätt blir det enklare för tillsynsmyndigheterna att utöva en effektivare tillsyn.

Nedan presenteras en inventering av de problem som visat sig uppstå i samband med utövandet av tillsynen samt förslag till förändringar.

9.5.2 Statens räddningsverks roll

I dag har Statens räddningsverk ansvar för tillsyn avseende säkerhetsrådgivare för alla transportslag. Dessutom har räddningsverket tillsynsansvar för landtransporter av farligt gods utom radioaktiva ämnen. När det gäller giftiga, smittförande eller frätande ämnen samt de övriga farliga ämnen eller föremål som anges av transportmyndigheterna har räddningsverket dock endast tillsyn om transporten sker i tankfordon.

Omfattningen av tillsynen av landtransporter när Sprängämnesinspektionen hade ansvar för denna, var begränsad och är även så nu när räddningsverket har tagit över tillsynsansvaret. Förra året utförde räddningsverket inte någon tillsyn alls inom detta område. Personal från räddningsverket deltog dock som observatörer och gav råd vid några tillfällen i samband att Polisen utövade tillsyn.

Tillsynen av transporter av farligt gods involverar flera myndigheter och räddningsverket har en samordnande roll när det gäller tillsyn av landtransporterna. Räddningsverket skall enligt förordningen (1988:1040) med instruktion för Statens räddnings-

verk samordna tillsynsmyndigheternas verksamhet i fråga om landtransporter av farligt gods. För detta ändamål bildades år 1988 en arbetsgrupp som fick benämningen SAMTILL som står för SAMordnad TILLSyn. Gruppen leds av räddningsverket och består av representanter för samtliga tillsynsmyndigheter. En av förutsättningarna för samverkan är att tillsynsmyndigheterna har vissa gemensamma riktlinjer för sitt tillsynsarbete.

SAMTILL har fastställt att det gemensamma övergripande målet för tillsynsmyndigheterna är att öka säkerheten vid transport av farligt gods och att minska antalet allvarliga brister. De uppgifter som SAMTILL skall arbeta med är samverkan vid tillsyn och genomförande av en rättvis tillsyn. Vidare skall SAMTILL ordna gemensam utbildning för tillsynspersonal, stödja samarbetet mellan tillsynsmyndigheterna och räddningsverket, jämföra och samordna myndigheternas tillsynsmål och driva utvecklingen av tillsynen genom att ta fram hjälpmedel, lathundar och liknande. Slutligen skall SAMTILL samla, bearbeta och analysera statistik.

Statens räddningsverk har i en rapport, daterad i maj 2003, avseende översyn av säkerheten och tillsynen beträffande transporter av farligt gods på väg och järnväg behandlat den samverkan som sker mellan myndigheterna. Verket konstaterar att samverkan i myndigheternas tillsynsarbete sker i ökande omfattning. Denna samverkan bör utökas med avseende på informationsöverföring och stödja en utökad systemtillsyn. Räddningsverket har i detta sammanhang framfört olika synpunkter på hur detta arbete skulle kunna bedrivas. Ett förslag är att räddningsverkets uppgift som tillsynsmyndighet över landtransporterna skulle kunna utföras genom bistånd avseende teknisk sakkunskap till de myndigheter som utövar tillsyn över landtransporter.

När det gäller Statens räddningsverks tillsynsroll gör utredningen följande överväganden.

Den tillsyn Statens räddningsverk utövar när det gäller säkerhetsrådgivare riktar sig mot verksamhetsutövarnas interna säkerhetsrutiner och inte mot enskilda transporter. Den operativa tillsynen utförs genom en granskning av företagets rutiner för säkerhet, utbildning, rapportering och erfarenhetsåterföring. Räddningsverket har enligt sin myndighetsinstruktion en samordnande roll som tillsynsmyndighet. Någon traditionell tillsyn utför verket inte när det gäller landtransporterna.

Samordning av myndigheternas tillsynsarbete sker däremot i ökande omfattning. Den roll som Statens räddningsverk har när det

gäller myndighetens ansvar som ledare för SAMTILL skulle stärkas om uppgiften kom till författningsmässigt uttryck i lagen om transport av farligt gods. Den samordning som på detta sätt skulle ske skall inte vara av operativ karaktär. Uppgiften skall i stället vara rent rådgivande och ske på det sätt och inom de ramar som i dag sker i SAMTILL. Statens räddningsverks uppgifter skall även innefatta att i samråd med övriga tillsynsmyndigheter upprätta rutiner för tillsynens samordning.

Statens räddningsverk skall utöver sin roll som samordnare av tillsynen också lämna bistånd avseende teknisk sakkunskap till samtliga myndigheter som utövar tillsyn över landtransporter. Detta bistånd skall vara av generell och rådgivande karaktär och har inte till syfte att räddningsverket skall delta i den operativa verksamheten. Den nu föreslagna regleringen av räddningsverkets roll som samordnande myndighet, samt det faktum att räddningsverket i princip inte utför någon egen tillsyn, medför att det inte är nödvändigt att Statens räddningsverk får något direkt tillsynsansvar såvitt gäller transporter. Tillsynen svarar andra myndigheter såsom exempelvis Polisen och Järnvägsstyrelsen för.

När det gäller Statens räddningsverks ansvar för tillsyn över säkerhetsrådgivare är detta en fungerande ordning. Det saknas därför skäl att föreslå någon ändring i denna del.

Ytterligare förslag på tillsynsområden för Statens räddningsverk framgår av avsnitt 9.5.7 där tillsynen över transportabla tryckbärande anordningar och landtransportskydd behandlas.

9.5.3 Polisens och övriga tillsynsmyndigheters möjlighet att kontrollera transportmedel m.m.

Polisen har som framgått ovan ett tillsynsansvar för dels samtliga landtransporter, utom järnvägstransporter, dels en skyldighet att lämna handräckning till övriga tillsynsmyndigheter i den utsträckning som behövs för deras tillsyn.

Av 12 § lagen om transport av farligt gods framgår att tillsynsmyndigheten äger tillträde för tillsyn till bl.a. transportmedel. Tolkningen av denna bestämmelse har vållat en del tillämpningsproblem för i vart fall Polisen på så sätt att det finns en osäkerhet om denna bestämmelse kan användas vid tillträde till sådana fordon som inte är skyltade på sätt som krävs enligt de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Att tillsynsmyndigheten har rätt till

tillträde till fordon som är skyltade råder det ingen tvekan om. Problemet tycks vara om denna möjlighet föreligger också till fordon som inte är skyltade.

Rikspolisstyrelsen har i en skrivelse till regeringen den 15 januari 1999 anmärkt att det förekommer att farligt gods transporteras utan att fordonet är skyltat på föreskrivet sätt. De fall som avses är de där det exempelvis kommit in tips till Polisen om att chaufförer som transporterar farligt gods tar bort skyltarna före en färjeterminal eller då de känt till att det upprättats poliskontroller. Det förekommer också att skyltar tas bort av det skälet att visst gods är förbjudet att frakta på passagerarfärjor eller att transporten blir dyrare när farligt gods skall fraktas. Vidare är det så att inte alla transporter av farligt gods måste vara skyltade utan vissa transporter av farligt gods sker helt lagligt utan någon skyltning på fordonet.

I ovan nämnda skrivelse framhåller Rikspolisstyrelsen att tillsynsmyndigheterna endast har rätt till tillträde till transportmedel som saknar skyltar om det finns någon omständighet som talar för att det finns farligt gods i fordonet. Det måste alltså finnas någon grad av misstanke för att farligt gods fraktas i fordonet för att Polisen skall kunna bereda sig tillträde till det. Denna tolkning har nu vunnit sådan allmän spridning att rättsläget, i vart fall såvitt avser landsvägstransporterna, får anses förhålla sig på detta sätt. Polisen gör således ingen tillsyn på oskyltade fordon för att kontrollera farligt gods. För att tillsynsmyndigheten skall kunna bedriva en effektiv tillsyn är det enligt utredningens uppfattning angeläget att förekomsten av farligt gods kan kontrolleras även i de fall transportmedlet eller lastbehållaren inte försetts med föreskriven märkning eller i de fall någon märkning inte är nödvändig.

I dag finns möjlighet för Polisen att utan yttre indikationer få tillträde till fordon och lastbärare för att utöva den tillsyn som föreskrivs i fordonslagen beträffande säkring av last. Enligt 3 kap. 3 § fordonslagen (2002:574) har Polisen rätt till tillträde till fordon och slutna utrymmen i ett fordon för att utföra kontroller enligt fordonslagen och för att kontrollera lastsäkring enligt trafikförordningen (1998:1276) och Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter (TSVFS 1978:10). Fordonslagen kan dock inte användas för att ge rätt till tillträde till fordon för tillsyn enligt lagen om transport av farligt gods.

Samtidigt som fordonslagen trädde ikraft infördes en ändring i polislagen (1984:387) som kodifierade den praxis som redan gällde

avseende Polisens möjligheter att stoppa fordon och bereda sig tillträde till slutna utrymmen för att kontrollera dess last (se SFS 2002:577). Ändringen tillkom för att klargöra att Polisen får stoppa ett fordon även för att kontrollera dess last, givetvis med beaktande av den s.k. proportionalitetsprincipen. Denna princip finns i 8 § polislagen och innebär att polisman som skall verkställa en tjänsteuppgift, skall ingripa på ett sätt som är försvarligt med hänsyn till åtgärdens syfte och övriga omständigheter. Vidare föreskrivs att om tvång måste tillgripas detta skall ske endast i den form och den utsträckning som behövs för det avsedda ändamålet.

För att göra tillsynen av transporter av farligt gods effektivare anser utredningen att det är av stor vikt att Polisen och övriga tillsynsmyndigheter kan kontrollera även sådana transportmedel och förpackningar som saknar skyltning respektive märkning och etikettering.

Rätten att utföra en sådan inspektion innebär en inskränkning i det i regeringsformen garanterade skyddet mot husrannsakan eller annat intrång och måste därför införas genom lag. Genom ett klart uttalande i lagen om transport av farligt gods slås fast att tillsyn med stöd av denna lag kan ske även om transportmedel, förpackningar och andra transportanordningar är omärkta. Den proportionalitetsprincip som anses gälla vid användning av tvångsmedel bör också markeras i en ny lag.

9.5.4 Kustbevakningens tillsyn utvidgas

Riksdagen beslutade i juni 1987 att Kustbevakningen skulle avskiljas från Generaltullstyrelsen och bilda en egen självständig myndighet. Kustbevakningen började sin verksamhet den 1 juli 1988. Kustbevakningen skall enligt förordning (1988:256) med instruktion för Kustbevakningen utföra sjöövervakning och annan kontroll- och tillsynsverksamhet samt miljöräddningstjänst till sjöss.

Genom en ändring av förordningen om transport av farligt gods (SFS 1990:512) gavs Tullverket och Sjöfartsverket, var för sig, rätt att, efter samråd med Kustbevakningen, överlåta tillsynsuppgifter till Kustbevakningen. I förarbetena till ändringen uttalades att det var angeläget att Kustbevakningen gavs möjlighet att utöva tillsyn över transporter av farligt gods på eget initiativ och att tillsynen härigenom skulle kunna bedrivas på ett mer planmässigt och

därigenom effektivare sätt (prop. 1989/90:127 s. 9). Dessutom angavs att Kustbevakningens resurser och kunskaper om farligt gods bättre kunde tas till vara.

Kustbevakningen har genom förordningstexten endast ett tillsynsansvar som härleds från Sjöfartsverket och Tullverket, som efter överenskommelse helt eller delvis, kan överlåta sitt tillsynsansvar enligt förordningen om transport av farligt gods till Kustbevakningen. Denna möjlighet har endast utnyttjats av Sjöfartsverket som överlåtit viss tillsyn till Kustbevakningen. Den senaste överenskommelsen är från den 1 augusti 2002 och ersatte en tidigare överenskommelse från år 1998. Enligt den nuvarande överenskommelsen skall Kustbevakningen utöva tillsyn i form av inspektion av lastbärare som är avskilda för sjötransport men som inte har lastats ombord på fartyg, när det gäller förpackat farligt gods i lastbärare. I de utredningar och propositioner som låg till grund för tillskapandet av Kustbevakningen som egen myndighet berördes inte orsaken till varför Kustbevakningen inte fick ett direkt tillsynsansvar (SOU 1989:26 och prop. 1989/90:127).

Särskilda resurser till Kustbevakningen för att genomföra tillsynen ges inte via Sjöfartsverket i dess egenskap av uppdragsgivare utan insatserna belastar Kustbevakningens myndighetsanslag.

När Kustbevakningen i dag gör en kontroll och det visar sig att transporten har brister av så stor omfattning att det finns grund för att hindra transporten krävs det att Polisen kallas till platsen för att vidare transport skall kunna hindras. Polisen har med stöd av reglerna i 14 § lagen om transport av farligt gods och 26 § i förordningen om transport av farligt gods en skyldighet att stoppa sådana vägtransporter som inte kan fortsätta utan påtaglig risk för skada. Kustbevakningen har som nämnts ovan, vissa brottsutredande befogenheter som regleras i lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning. Dessa befogenheter gäller endast vid misstanke om brott mot viss lagstiftning. Liknande befogenheter har kustbevakningstjänstemännen också enligt tull- och smugglingslagstiftningen. Någon rätt att hindra vidare transport av farligt gods har Kustbevakningen dock inte. Befogenheterna enligt lagen om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning är av brottsbekämpande karaktär och omfattar en rätt att hindra vissa särskilt angivna brott, rätt att gripa personer, hålla och ta med personer till förhör samt företa viss husrannsakan. Efter att sådan åtgärd företagit skall den skyndsamt anmälas till Polisen.

När det gäller Kustbevakningens tillsynsansvar kan det antingen bestå på det sätt det i dag är utformat eller förändras på så sätt att Kustbevakningen får ett direkt tillsynsmandat på samma sätt som övriga tillsynsmyndigheter. Utgångspunkten i valet mellan dessa alternativ är givetvis att tillsynen skall bli så effektiv som möjligt och att säkerheten i sjötrafiken därmed ökas. Emellertid verkar inte detta vara utslagsgivande eftersom tillsynen även i dag synes vara effektiv.

Skäl för att låta Kustbevakningen få ett direkt tillsynsansvar är att myndigheten då får en större kontinuitet i sitt tillsynsarbete och att arbetet kan bedrivas mer långsiktigt. Å andra sidan innebär en överlåtelse av tillsynsansvaret, utan motsvarande minskning av Sjöfartsverkets tillsynsområde, ett dubbelt tillsynsmandat. En sådan dubbel tillsyn föreligger redan i dag och är svår att totalt undvika. Det förhållandet att ett dubbelt tillsynsmandat uppkommer kan lösas genom den ökade samordning som utredningen föreslagit ovan. Dessutom är det så att Sjöfartsverket i praktiken inte utför sådan tillsyn som Kustbevakningen utför. Någon dubbel tillsyn skulle det då egentligen inte bli frågan om. Vidare måste det från rättssäkerhetssynpunkt och ur ett medborgarperspektiv anses angeläget att tillsyn som en myndighet utövar också framgår av författning. Mot bakgrund av de ovan anförda skälen har utredningen funnit att Kustbevakningen bör ges ett direkt på författning vilande tillsynsmandat.

Nästa fråga är då hur detta bemyndigande skall utformas. Kustbevakningens härledda tillsyn omfattar förpackat farligt gods i lastbärare avskilt för avgående sjötransport men som inte har lastats ombord på fartyg. Om Kustbevakningen även får ett tillsynsmandat för inkommande gods kan denna tillsyn samordnas med den tillsyn som sker av avgående lastbärare. I dag ligger ansvaret för tillsynen av sjövägen inkommande farligt gods på Tullverket. Som framgår av den redogörelse avseende Tullverkets tillsynsansvar som görs nedan, se avsnitt 9.5.6, sker sådan i dag i en mycket begränsad utsträckning. Till detta kommer att utredningen föreslår att Tullverkets mandat skall upphöra. Det finns således anledning att låta Kustbevakningens tillsyn omfatta även förpackat gods som lossas från fartyg i hamn.

Utredningen föreslår därför att Kustbevakningens tillsynsansvar även skall omfatta gods i sjötrafiken som ankommer till svensk hamn för fortsatt landtransport.

Enligt den lagstiftning som gäller i dag är det endast Polisen som har rätt att hindra fortsatt transport på väg.

De befogenheter Kustbevakningen har enligt lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning samt enligt tull- och smugglingslagstiftningen är i flera avseenden mer ingripande än vad som skulle bli fallet om Kustbevakningen skulle ges möjlighet att stoppa fordon och hindra vidare transport. Att utvidga Kustbevakningens befogenheter till att även omfatta en rätt att hindra vidare transport skulle således inte innebära att myndigheten fick rätt att för den enskilde företa mer ingripande åtgärder än vad Kustbevakningen gör redan i dag. Enligt lagen och förordningen om transport av farligt gods har Polisen rätt att hindra fordon från vidare transport om detta skulle innebära en risk för omgivningen. I praktiken har det visat sig att när Kustbevakningen vid tillsyn av avgående lastbärare, funnit att allvarliga brister förekommit, dessa inte åtgärdats, utan bilen har kört tillbaka ut på vägen. Polisen finns inte alltid på plats i dessa fall och hinner inte heller komma till platsen innan fordonet har avvikit. Detta är naturligtvis inte tillfredsställande. Utredningen gör den bedömningen att Kustbevakningen kan ges befogenhet att hindra fortsatt transport genom ett särskilt stadgande i lagen om transport av farligt gods. Genom att lägga till lagen om transport av farligt gods som en punkt i 1 § lagen om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning, följer att befogenheterna beträffande övriga straffprocessuella tvångsmedel blir tillämpliga även vid misstanke om brott mot dessa bestämmelser.

9.5.5 SSI:s och SKI:s tillsynsuppgifter förtydligas

Statens strålskyddsinstitut (SSI) handhar frågor om skydd av människor, djur och miljö mot skadlig verkan av joniserande och icke-joniserande strålning. SSI prövar tillstånd till transport av radioaktiva ämnen enligt strålskyddslagen (1988:220) och utövar tillsyn över efterlevnaden av denna lag. SSI prövar även tillstånd till transport av kärnavfall enligt lagen (1984:3) om kärnteknisk verksamhet.

Statens kärnkraftinspektion (SKI) övervakar säkerheten i svensk kärnteknisk verksamhet och genomför forskning och utveckling på området. SKI har även ansvaret för tillsyn inom detta område. Transport av kärnämne och kärnavfall kräver tillstånd enligt lagen

om kärnteknisk verksamhet. SKI ger tillstånd till transport av kärnämne och är tillsynsmyndighet för dessa transporter och för de transporter av kärnavfall som SSI ger tillstånd till.

Transport av radioaktiva ämnen är således tillståndspliktig verksamhet enligt strålskyddslagen och lagen om kärnteknisk verksamhet.

Farligt gods är enligt lagen om transport av farligt gods, indelat i olika klasser (se avsnitt 2.2). Sådana radioaktiva ämnen som avses i strålskyddslagen och lagen om kärnteknisk verksamhet utgör radioaktiva ämnen och tillhör klass 7. Enligt 25 § förordningen om transport av farligt gods har, när det gäller ämnen som tillhör klass 7, Polisen tillsyn över vägtransporter, Sjöfartsverket över sjötransporter, Luftfartsverket över sjötransporter och Banverket över järnvägtransporter. Banverkets uppgifter som tillsynsmyndighet ligger från den 1 juli 2004 på Järnvägsstyrelsen. Därutöver har Tullverket tillsynsansvar när det gäller vägtransporter till och från utlandet.

Kommittén för transport av farligt gods uttalade i betänkandet som låg till grund för lagen om transport av farligt gods att tillsynsmyndigheterna för landtransporter borde få biträde av SSI och SKI inom dessa myndigheters specialområden (Ds K 1980:10 s. 108). I propositionen uttalades att SSI och SKI skulle ha tillsynsansvaret för landtransporter inom sina respektive ansvarsområden (prop. 1981/82:94 s. 28). I förordningstexten angavs att Sprängämnesinspektionen skulle ha tillsyn över landtransporter av allt farligt gods utom radioaktiva ämnen. Något tillsynsmandat för landtransporter av radioaktiva ämnen gavs inte. De uttalanden som gjordes i propositionen fick inte någon betydelse för utformningen av förordningstexten eftersom det ansågs att SSI och SKI hade tillräckliga befogenheter att utöva tillsyn över transporter med farligt gods enligt annan lagstiftning (prop. 1981/82:94 s. 28).

Enligt 4 § tredje stycket i lagen om transport av farligt gods skall i fråga om radioaktiva ämnen lagen endast tillämpas i den mån den är förenlig med strålskyddslagen och lagen om kärnteknisk verksamhet. Innebörden av denna paragraf skulle enligt uttalanden i ovannämnda proposition vara att dessa författningar skall gälla utöver lagen om transport av farligt gods. Alla tre lagarna reglerar säkerheten vid transporter av radioaktiva ämnen men ur skilda aspekter. I samband med att kollisionen mellan dessa lagar behandlades i propositionen, uttalades att den särställning de radioaktiva varorna intar bland det farliga godset medför att det krävs en

ytterligare kontroll än konventionell transportsäkerhetskontroll. Avsikten var att den s.k. konventionella kontrollen, som utövas av de allmänna tillsynsmyndigheter som anges i 25 § förordningen, skulle fortgå och att SSI och SKI därutöver enligt annan lagstiftning skulle ha tillsynsansvaret vid transporter av radioaktiva ämnen. SSI:s och SKI:s tillsyn skulle avse dessa ämnens speciella egenskaper.

Propositionen behandlades av lagrådet som uttalade att lagstiftningen tydligare skulle utvisa att den speciella ordning som gäller på strålskydds- och kärnteknikområdet skulle fortsätta att gälla. Vidare menade lagrådet att det, såväl i atomenergilagen (denna lag upphävdes 1984 i samband med införandet av kärntekniklagen) som i strålskyddslagen, borde tas in en föreskrift som anger att tillstånd som innefattar transport av ämne som lagen om transport av farligt gods avser skall genom en hänvisning eller på annat sätt ta upp de villkor som gäller enligt lagen om transport av farligt gods.

I anmälan av lagrådsyttrandet uttalade statsrådet att det klart måste framgå att atomenergilagen och strålskyddslagen skall gälla utöver lagen om transport av farligt gods. Statsrådet anförde vidare att de tre lagarna; atomenergilagen, strålskyddslagen och lagen om transport av farligt gods, alla reglerar säkerheten vid transporter men ur skilda aspekter men menade att detta inte kommer till uttryck med den form av hänvisning till atomenergilagen och kärntekniklagen som lagrådet föreslagit. Någon ändring av det remitterade lagförslaget gjordes därför inte i förevarande avseende. Sedan lagen om transport av farligt gods infördes har regler av strålskyddskaraktär införts som inte enbart kan betraktas som sådana konventionella säkerhetsbestämmelser som uttalandet om tillsynen i propositionen till lagen om transport av farligt gods tar sikte på. Ett exempel på en sådan regel är att det enligt transportreglerna nu krävs ett strålskyddsprogram i samband med transporter av radioaktiva ämnen.

Varken SSI eller SKI anser sig ha mandat att utföra direkt och självständig tillsyn över de delar i lagen om transport av farligt gods som tillhör myndigheternas respektive kompetensområden. Det är enligt utredningens mening av största vikt att tillsyn sker också beträffande transporter av radioaktiva ämnen. För att undanröja alla tveksamheter om omfattningen av SSI:s och SKI:s tillsynsansvar bör dessa myndigheter pekas ut som tillsynsmyndigheter avseende radioaktiva ämnen. Detta tillsynsmandat skall omfatta samtliga transportslag.

9.5.6 Tullverkets tillsyn skall upphöra

Tullverket skall svara för tillsynen då det gäller vägtransporter till och från utlandet i omedelbar närhet av gränspassage samt av fordon och andra lastenheter som inkommer med fartyg. Tullverket skall vid sin tillsyn samråda med Polisen. Tullverkets tillsynsansvar framgår av 25 § förordningen om transport av farligt gods.

Tullverket har utfärdat egna föreskrifter och allmänna råd (TFS 2000:12) om tillsyn över transport av farligt gods. Enligt föreskrifterna skall tillsynen ske i samband med den rutinmässiga tullklareringen av varor och transportmedel enligt tullagstiftningen samt i samband med kontroller som utförs med stöd av lagen (1996:701) om Tullverkets befogenheter vid Sveriges gräns mot annat land inom Europeiska Unionen, befogenhetslagen, och lagen (1998:506) om punktskattekontroll av transporter m.m.

Tullverket har sedan transporter av farligt gods reglerades i början av 1980-talet fram till och med första hälften av 1990-talet haft en framträdande roll vid tillsynen av transporter av farligt gods. Tillsynen hade fram till Sveriges inträde i EU en naturlig förankring i det faktum att alla varustransporter som kom in genom Sveriges gränser skulle tullklaras.

I Tullverkets allmänna råd sägs att det i lagen om transport av farligt gods inte finns någon bestämmelse som ger Tullverket rätt att stoppa ett fordon för att utföra tillsyn enligt lagen om transport av farligt gods. Vid inre gräns kan tillsyn endast ske med stöd av befogenhetslagen eller lagen om punktskattekontroll. Detta innebär att utrymmet för Tullverket att utöva tillsyn över transporter med farligt gods är mycket litet.

Efter Sveriges inträde i EU sker tullklarering endast vid gräns mellan länder som står utanför EU. Det är endast vid Sveriges gräns mot Norge som en tullklarering av vägtransporter kommer att ske.

Före EU-inträdet var antalet tillsyner runt 700 per år, ännu år 1998 var antalet 616 för att 2002 vara nere i 11 stycken. Tendensen pekar på en ytterligare minskning. Utöver de här nu redovisade tillsynerna har Tullverket deltagit i samordnade tillsyner tillsammans med Polisen.

Tullverket har till regeringen hemställt om att verkets bemyndigande att utöva tillsyn över efterlevnaden av lagen om transport av farligt gods skall upphöra. Denna hemställan har överlämnats till

utredningen för ställningstagande. De regelverk som reglerar transport av farligt gods är omfattande och det krävs kontinuerlig utbildning inom regelverken eftersom dessa uppdateras varannat år. Den utbildningsinsats som krävs står inte i rimlig proportion till omfattningen av den tillsyn som Tullverket kan bedriva. Utredningen gör därför den bedömningen att den tillsyn Tullverket kan bedriva i dag inte är tillräcklig för att motivera ett tillsynsmandat.

Det behov av tillsyn på vägtransporter som finns täcks dock av Polisens bemyndigande. När det gäller tillsyn i hamnar föreslår utredningen att den tillsynen skall utföras av Kustbevakningen. Enligt utredningens bedömning är den tillsyn som Polisen i dag utför och den tillsyn som Kustbevakningen föreslås få, sådan att den skulle ge en effektiv tillsyn av vägtransporterna.

9.5.7 Nya tillsynsområden

Transportabla tryckbärande anordningar

Utredningen redogör i avsnitt 3.3.2 för vilka myndigheter som skall ha rätt att föreskriva inom området transport av farligt gods samt vilka bemyndiganden som krävs för att införa reglerna i bilagorna till ADR samt i RID, IMDG-koden och ICAO-TI. I samband härmed föreslår utredningen att Statens räddningsverks bemyndigande att föreskriva om såväl tekniska krav som utsläppande på marknaden av transportabla tryckbärande anordningar på ett tydligare sätt skall framgå av lag och förordning.

I bestämmelserna om transportabla tryckbärande anordningar föreskrivs att dessa i olika grad och omfattning skall certifieras av behörigt organ innan de släpps ut på marknaden. Vidare skall dessa förpackningar därefter återkommande kontrolleras. Några tillsynsuppgifter har det behöriga organet inte. Transportabla tryckbärande anordningar innehåller som namnet antyder ämnen under tryck vilket lett till att dessa anordningar omgärdats av de speciella regler som framgår av räddningsverkets föreskrifter om transportabla tryckbärande anordningar (SRVFS 2000:4) och de tekniska regler som finns i ADR-S och RID-S. Föreskrifterna har sin grund i rådets direktiv 1999/36/EG av den 29 april 1999 om transportabla tryckbärande anordningar. Det finns ett behov av att från samhällets sida kunna ingripa för det fall dessa anordningar ändå uppvisar brister. Med hänsyn till att Statens räddningsverk har

rätt att föreskriva om dessa anordningar är det också lämpligt att ge räddningsverket möjlighet att utöva tillsyn över transportabla tryckbärande anordningar. Tillsynen i denna del förväntas inte vara av någon större omfattning eftersom de anordningar det är fråga om kontrolleras av behörigt organ.

Landtransportskydd

Landtransportskydd är ett nytt föreskriftsområde för Statens räddningsverk, se närmare avsnitt 7. Fråga är vilken eller vilka myndigheter som skall bedriva tillsyn över föreskrifterna. Ett alternativ är att tillsynen över föreskrifterna om landtransportskydd skall utföras av de myndigheter som skall bedriva tillsyn över landtransporterna i övrigt; Järnvägsstyrelsen, Kustbevakningen, Polisen, SSI och SKI.

Den tillsyn som skall ske av de anläggningar som omfattas av bestämmelserna om transportskydd finns dock inte på de platser där Polisen, Järnvägsstyrelsen och Kustbevakningen normalt bedriver tillsyn. Vidare skall tillsyn ske över de skyddsplaner som krävs av de företag som fraktar vissa typer av farligt gods. Tillsyn över sådana planer lämpar sig inte att utföra i samband med stickprovskontroller.

Statens räddningsverk utövar och skall även enligt utredningens förslag utöva tillsyn över bestämmelserna om säkerhetsrådgivare. Denna tillsyn sker på företagen och till stor del genom att handlingar begärs in från tillsynsobjekten. Den tillsyn som skall ske avseende transportskydd skulle lämpligen kunna bedrivas på samma sätt. Utredningen finner att det är lämpligast och mest effektivt att Statens räddningsverk får i uppdrag att utöva tillsyn över efterlevnaden av reglerna om landtransportskydd. För de bestämmelser om landtransportskydd som avser själva transporten skall dock tillsyn ske inom ramen för den ordinarie tillsynen.

Tillsyn över försvaret

Utredningen föreslår att Försvarsmakten och Försvarets materielverk i princip skall omfattas av lagen om transport av farligt gods. Med hänsyn härtill skall dessa myndigheter också underkastas tillsyn i samma utsträckning som övriga aktörer. Tillsynen skall

utövas på samma sätt och av samma myndigheter som vid tillsyn av övriga transporter av farligt gods.

Av 13 kap. 1 § sekretesslagen (1980:100) framgår att uppgifter som är sekretessbelagda hos en myndighet och som i samband med tillsyn kommer till en tillsynsmyndighets kännedom också hos tillsynsmyndigheten omfattas av sekretess. När sekretess överförs från en myndighet till annan på detta sätt är det sekretessen hos ursprungsmyndigheten som skall gälla. Ytterligare sekretessregler är således inte erforderliga.

10 Konsekvenser av utredningens förslag

10.1 Allmänt

Kommittéer och särskilda utredare skall enligt kommittéförordningen (1998:1474) genomföra konsekvensanalyser i särskilda hänseenden beträffande de förslag som lämnats. Om förslagen i ett betänkande påverkar kostnaden för staten, kommuner, landsting, företag eller andra enskilda, skall en beräkning av dessa konsekvenser redovisas i betänkandet (14 §). Om förslagen innebär samhällsekonomiska konsekvenser i övrigt skall dessa redovisas. När det gäller kostnadsökningar och intäktsminskningar för staten, kommuner eller landsting, skall utredningen föreslå en finansiering. Om förslagen i ett betänkande har betydelse för den kommunala självstyrelsen skall konsekvenserna också i detta hänseende anges i betänkandet (15 §). Detsamma gäller när ett förslag har betydelse för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet, för sysselsättning och offentlig service i olika delar av landet, för små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt i förhållande till större företag, för jämställdheten mellan kvinnor och män eller för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen.

10.2 Statsfinansiella konsekvenser

Föreskrifterna om att pröva offentliga åtaganden innebär bl.a. att de förslag utredningen lägger fram inte får öka de offentliga utgifterna eller minska statens inkomster. Varje möjlighet som utredningen ser att vid utformningen av förslagen effektivisera den offentliga sektorn bör också enligt dessa föreskrifter tas tillvara.

Utredningens förslag när det gäller vilka myndigheter som skall utföra uppgifter som behöriga myndigheter och vilka myndigheter

som skall ha ansvar för tillsyn, innebär en omfördelning av uppgifter i förhållande till vad som gäller i dag.

Tullverket som, i vart fall för några år sedan, hade en tämligen omfattande tillsyn kommer inte längre att vara tillsynsmyndighet. Den tillsyn som Tullverket utövade kommer i stället att utföras av Kustbevakningen när det gäller tillsyn i hamn och Polisen när det gäller vägtransporter. I förarbetena till lagen om transport av farligt gods uttalades att någon resursförstärkning till Tullverket inte behövdes och att tillsynen skulle ske inom ramen för befintliga resurser (Ds K 1980:10 s. 124 och prop. 1981/82:94 s. 32). Att Tullverket försvinner som tillsynsmyndighet kan komma att innebära en minskning av Tullverkets anslag. Med hänsyn till att Tullverket under de senaste åren bedrivit en mycket begränsad tillsyn är det vanskligt att beräkna den kostnadsbesparing som Tullverket uppnår när tillsynsansvaret enligt lagen om transport av farlig gods försvinner. Tullverket har inte fått något minskat anslag på grund av att tillsynen minskat i omfattning. Utgångspunkten för att beräkna den besparing som Tullverket gör måste därför ske i det antal tillsyner som skedde för några år sedan.

Utredningen har kommit fram till att Kustbevakningen skall ges möjlighet att även utöva tillsyn avseende sådant gods som kommer till hamn med en sjötransport. Härigenom tar Kustbevakningen över en del av Tullverkets tillsynsområde. Kustbevakningens tillsyn kommer endast att ske i hamn. Inkommande och utgående gods kan därför kontrolleras vid samma tillfälle. Detta leder enligt utredningens uppfattning till att tillsynen kan effektiviseras samt att Kustbevakningens kostnader beräknas öka endast marginellt.

SSI och SKI får enligt förslaget ett tydligt ansvar för att utöva tillsyn över transporter med radioaktiva ämnen. Enligt uppgift från SSI som har tillsyn över det största antalet transporter med radioaktivt material kommer denna uppgift att kräva insatser av en till två årsanställda. SSI och SKI har i dag tillsyn över de transporter av radioaktivt material som de ger tillstånd till. Utredningen finner inte att det förhållandet att SSI och SKI i förslaget till förordningen om transport av farligt gods får ett ansvar för att utöva tillsyn över dessa transporter enligt den föreslagna lagstiftningen medför så stora kostnader. Tillsynen skulle kunna bedrivas inom samma ramar och på samma sätt som SSI och SKI gör i dag när det gäller tillsynen över transporter av radioaktiva ämnen som prövas enligt strålskyddslagen (1988:220) och lagen (1984:3) om kärnteknisk verksamhet. Därigenom uppnås effektivitetsvinster.

Det minskade anslag som Tullverket kan få vidkännas med anledning av att myndigheten befrias från ansvaret för tillsynen över lagen om transport av farligt gods föreslår utredningen skall fördelas mellan SSI, SKI, Kustbevakningen och Polisen för att täcka de kostnadsökningar som ändå kan uppstå.

Enligt förslaget skall Statens räddningsverk inte längre ha tillsyn över landtransporter. Statens räddningsverk skall i stället samordna tillsynsmyndigheternas verksamhet. Detta framgår i dag av räddningsverkets instruktion och är således inte någon ny uppgift som kräver finansiering. Däremot har räddningsverket tillagts ett tillsynsansvar för landtransportskydd och transportabla tryckbärande anordningar. Utredningen menar att tillsynen över landtransportskyddet med fördel kan ske i samband med tillsynen över säkerhetsrådgivare. Omfattningen av tillsynen över de transportabla tryckbärande anordningarna förväntas vara mycket liten. Det tillsynsområde som räddningsverket mister får kostnadsmässigt anses motsvara de tillsynsområden som tillkommer. Sammanlagt ökar således inte kostnaderna för räddningsverkets tillsynsarbete.

När det gäller tillsynen har utredningen i förslaget sökt lösningar som skall effektivisera tillsynsarbetet. Exempelvis genom att Kustbevakningen får en möjlighet att i samband med tillsyn av gods som avgår från hamn också får möjlighet att kontrollera gods som ankommer till hamn. Utredningen förutsätter också att tillsynsmyndigheterna inom ramen för det samarbete som skall ske på detta område kommer att utveckla metoder för en mer kostnads-effektiv tillsyn

Tillsyn över Försvarmaktens och Försvarets materielverks transporter tillkommer i förhållande till vad som gäller i dag. Utredningen ser dock inte att det i sig skulle leda till några ytterligare kostnader för tillsynsmyndigheterna.

I samband med utredningsarbetet har framkommit att vissa av de myndigheter som i dag har ansvar för tillsyn inte bedriver någon tillsyn eller bedriver tillsyn i mindre omfattning än för några år sedan. Hur en myndighet väljer att fördela sina medel för den verksamhet som enligt lag och författningen åligger den är dock inget som utredningen finner anledning att uttala sig om. Utredningen vill dock framhålla att tillsynsarbetet är en grundläggande del i arbetet med att hindra, förebygga, begränsa och motverka olyckor vid transport av farligt gods. Således är det viktigt att medel frigörs så att tillsynsarbetet kan utföras på en hög nivå med regelbundet återkommande intervall.

När det gäller uppgifter för behöriga myndigheter har utredningen föreslagit att dessa uppgifter skall koncentreras till några få myndigheter. I förordningen om transport av farligt gods har tidigare inte funnits något utpekande av behörig myndighet för sjö- och lufttransporter. Sjöfartsverket och Luftfartsverket har dock tillsammans med SSI och SKI utfört uppgifter som behörig myndighet. Det förslag utredningen lägger när det gäller utpekande av behörig myndighet för sjö- och lufttransporter kodifierar därför endast den rådande ordningen varför några kostnadsökningar för någon myndighet inte kommer att uppstå i denna del.

Därutöver har utredningen föreslagit att de indirekta utpekandena av behörig myndighet skall försvinna ur lagen och ersättas med en samrådsskyldighet. Inte heller detta förslag kommer enligt utredningens uppfattning att medföra några kostnadsökningar för myndigheterna. De uppgifter som tidigare legat på andra myndigheter än de som enligt förslaget pekas ut som behöriga är av mycket begränsad omfattning varför någon kostnadsminskning för de myndigheter som inte längre är behöriga knappast uppstår. De behöriga myndigheterna skall dessutom enligt förslaget samråda med dessa myndigheter varför uppgiften för de myndigheter som nu inte längre skall vara behöriga inte försvinner helt.

Enligt utredningen skall Försvarmaktens och Försvarets materielverks transporter med brandfarliga och explosiva varor inte längre vara undantagna från lagens tillämpningsområde. I avsnitt 5 har utredningen redogjort för vilka transporter som enligt utredningens förslag nu kommer att omfattas av lagens bestämmelser. Av detta avsnitt framgår också att Försvarmakten och Försvarets materielverk redan i dag har ambitionen att följa de internationella regelverken. Utredningen har vidare föreslagit att övergångstiden för dessa transporter skall vara längre än för lagens bestämmelser i övrigt. Med hänsyn härtill kan Försvarmakten och Försvarets materielverk anpassa sin verksamhet till lagens regler under en längre tid. När det gäller utseende av säkerhetsrådgivare finns redan personer inom Försvarmakten och Försvarets materielverk som har denna kompetens och funktion. Utredningen finner att de resurser som kan behövas för att under övergångstiden anpassa myndigheternas transporter till lagen om transport av farligt gods kan hämtas inom ramen för verksamheten i övrigt.

10.3 Konsekvenser för små företag

Utredningens förslag ger transportmyndigheterna möjlighet att införa föreskrifter om landtransportskydd när sådana bestämmelser kommer att införas i bilagorna till ADR och i RID. Ett sådant införande kommer att ske i dessa bilagor den 1 januari 2005, se avsnitt 7. Reglerna kommer att införas i ADR- och RID-direktiven från och med den 1 januari 2005 med en övergångstid fram till den 1 juli 2005.

Regler om landtransportskydd kommer att innebära skyldigheter för såväl små som stora företag. För dessa företag är dock redan reglerna om transport av farligt gods i bilagorna till ADR och i RID väl kända. De krav som kommer att ställas på företagen när det gäller landtransportskydd har till syfte att åstadkomma ett skydd mot och en beredskap för brottsliga handlingar. Detta behov är lika starkt oavsett om det är ett stort företag eller ett litet företag som är verksamhetsutövare. Reglerna dikteras dessutom i EG-direktiv och nationella särregler kan endast förekomma i den mån det är tillåtet enligt direktiven. Utredningen gör den bedömningen att det inte är möjligt, i vidare mån än vad som kommer att vara möjligt enligt de kommande EU-direktiven, att göra avsteg från reglerna om landtransportskydd för små och medelstora företag.

Reglerna kommer att medföra kostnadskonsekvenser för företagen. Det kommer att krävas investeringar för att anpassa terminaler och andra platser där gods lagras tillfälligt under transport till de krav som ställs enligt reglerna om landtransportskydd. De krav som ställs är generellt utformade och innebär krav på att områden som används för att tillfälligt förvara gods under transport skall vara säkrade på lämpligt sätt, upplysta och om så är möjligt och lämpligt inte heller tillgängliga för allmänheten. Många transportföretags terminaler är redan i dag sådana att de uppfyller de krav som kommer att ställas i bilagorna till ADR och i RID. Vilka åtgärder som behöver vidtas i anledning av kraven på dessa områden är givetvis beroende av hur området ser ut i dag, hur stort det är, var det är beläget och vilken mängd farligt gods som företaget transporterar. Om endast en mindre mängd farligt gods förvaras tillfälligt kan det räcka att ett mindre område säkras på sätt som kommer att krävas enligt reglerna om landtransportskydd. Att bedöma vilka kostnader som skulle bli aktuella för de företag som inte på något sätt uppfyller krav eller som till viss del uppfyller

kraven när det gäller skyddet för området är därför inte möjligt. Det är dock sannolikt att kostnaderna ökar med områdets storlek.

Reglerna om landtransportskydd ställer också nya krav på den utbildning som alla personer som är delaktiga vid transport av farligt gods regelbundet skall genomgå enligt kap. 1.3 i ADR-S och RID-S. Utbildning avseende landtransportskydd skall ges i samband med övrig grundutbildning och repetitionsutbildning av personer delaktiga vid transport av farligt gods. Med hänsyn till att reglerna om landtransportskydd kommer att införas i bilagorna till ADR och i RID samtidigt som dessa regelverk även i övrigt uppdateras krävs inte att några särskilda utbildningar avseende landtransportskydd anordnas. Den merkostnad som kan uppstå för företagen blir därför den extra tid som krävs för utbildning avseende landtransportskydd. Tidsåtgången för grundutbildningen uppgår i dag till cirka en dag och tidsåtgången för den tillkommande delen av utbildningen utgör endast en mindre del av utbildningen. I vissa företag kan utbildningen ske genom internutbildning och i andra krävs att personalen utbildas på någon extern utbildning. För det fall tjänsten hyrs in beräknas kostnaden för en endagskurs per person till mellan 1 000 och 2 000 kr. Den extra kostnad som kan beräknas uppkomma för utbildning avseende landtransportskydd kommer att uppgå till ett lägre belopp. Det är betydligt svårare att uppskatta det antal personer som kan vara berörda av utbildningen. En utgångspunkt skulle kunna vara det antal företag som har anmält att de har säkerhetsrådgivare. Reglerna om landtransportskydd träffar dock alla företag som avsänder, transporterar, lossar eller lastar farligt gods medan det finns företag som är undantagna från kravet på säkerhetsrådgivare. Man kan dock säga att reglerna om landtransportskydd i vart fall träffar de drygt 4 200 företag som har säkerhetsrådgivare. Det finns inte någon statistik som utvisar hur många personer som är anställda i dessa företag eller hur många av de anställda som omfattas av reglerna.

För de företag som transporterar vissa särskilt angivna slag av farligt gods kommer också kostnader att uppkomma för att upprätta skyddsplaner. Tidsåtgången för att upprätta och implementera skyddsplanen skiljer sig givetvis åt beroende på verksamhetens omfattning. Dessutom är det så att vissa företag redan i dag i samband med sitt kvalitetsäkringsarbete har tagit fram rutiner som till viss del överensstämmer med reglerna om landtransportskydd. Generellt kan nog sägas att det bör ta längre tid för stora företag

med omfattande aktiviteter att upprätta en skyddsplan. Vidare lär implementeringstiden bli längre för större företag. De större företagen har dock förmodligen egen personal som kan upprätta skyddsplanen medan mindre företag troligtvis kommer att behöva anlita extern expertis. Hur många företag som berörs av dessa regler är inte möjligt att uppskatta. I samband med att Statens räddningsverk ger ut föreskrifter om landtransportskydd kan räddningsverket även ge anvisningar för hur en skyddsplan skall upprättas.

Eftersom reglerna följer av direktiv från EU är det inte möjligt för Sverige att i vidare mån än vad som följer av dessa direktiv medge lättnader för små företag. Om möjligheter till undantag i något avseende ges är det Statens räddningsverks uppgift såsom föreskrivande myndighet att vid införandet av reglerna beakta denna fråga.

10.4 Övriga konsekvenser

När det gäller kostnader eller intäkter för kommuner och landsting bedömer utredningen att förslaget inte kommer att ha några konsekvenser. Inte heller bedöms förslaget ha några konsekvenser för den kommunala självstyrelsen, sysselsättningen, den offentliga servicen i olika delar av landet, jämställdheten mellan män och kvinnor och möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen.

11 Författningskommentar

11.1 Förslaget till lag om transport av farligt gods

Utredningen har under respektive avsnitt lämnat utförliga kommentarer och skäl för de författningsförslag som ges i betänkandet. I författningskommentaren finns hänvisningar till dessa avsnitt och ytterligare kommentarer.

Inledande bestämmelser

1 § Denna lag tillämpas på förberedelse inför och utförande av transport av farligt gods, för att hindra, förebygga, begränsa och motverka att transporten eller obehörigt förfarande med godset orsakar skador på liv, hälsa, miljö eller egendom.

Paragrafen anger lagförslagets tillämpningsområde.

I lagen om transport av farligt gods finns inte någon övergripande bestämmelse om vad lagens syfte är. Lagen är i stället uppbyggd kring vissa definitioner. I paragrafen klargörs lagens tillämpningsområde och övergripande syfte som omfattar olycks-, skade- och brottsförebyggande åtgärder. Med andra ord utgör det samtliga bestämmelser som finns i de internationella reglerna om transporter av farligt gods. Med ordet förberedelse inför avses t.ex. etikettering, märkning, klassificering, överlämnande av godset till transport och upprättande av transporthandlingar samt även det förhållandet att Statens räddningsverk genom bemyndigande ges rätt att föreskriva om transportabla tryckbärande anordningars utsläppande på marknaden. Se vidare avsnitt 4.

Bilagorna till ADR samt RID, IMDG-koden och ICAO-TI innehåller inte bara bestämmelser om själva transporten utan även bestämmelser om förberedande åtgärder inför transporten. Bestämmelserna är mycket viktiga eftersom det är uppfyllande av dessa

som lägger grunden till en säker transport. Därför bör det av lagen klart framgå att de förberedande åtgärderna omfattas.

I bilagorna till ADR och i RID kommer det att införas bestämmelser om transportskydd. Se avsnitt 7. Det är därför nödvändigt att tydligt ange att lagens bestämmelser även skall omfatta sådana regler. Dessa bestämmelser har ett brottsförebyggande syfte varför även detta bör framgå i lagens inledande paragraf. Med orden ”obehörigt förfarande” avses sådana åtgärder med godset som inte är avsedda, exempelvis stöld och andra brottsliga förfaranden. Regler om transportskydd finns redan för luftfarten och kommer inom kort att införas för sjöfarten.

2 § Den som är delaktig i en transport av farligt gods skall vidta de åtgärder och iaktta den försiktighet som fordras för att lagens syfte enligt 1 § skall uppfyllas. Transportmedel, förpackningar och andra transportanordningar som används skall vara godkända och lämpliga för transport av farligt gods.

En transport av farligt gods får ske endast på de villkor och under de förutsättningar som anges i denna lag och i de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Första stycket, första meningen har inte någon motsvarighet i lagen om transport av farligt gods. Bestämmelsen ålägger alla som på något sätt är delaktiga i en transport av farligt gods en skyldighet att vidta de åtgärder och iaktta den försiktighet som krävs för att uppfylla lagens syfte. Såväl fysiska som juridiska personer avses. Detta kan sägas vara den allmänna aktsamhetsregeln.

Första stycket andra meningen har sin motsvarighet i ett bemyndigande i 9 § andra stycket lagen om transport av farligt gods. Kraven på att transportmedel och förpackningar skall vara godkända och lämpliga för transport av farligt gods uttrycks nu direkt i lagen.

Paragrafens andra stycke motsvarar 8 § lagen om transport av farligt gods. Här anges den absoluta aktsamhetsregeln att villkoren i olika föreskrifter måste iakttas.

Paragrafen träffar inte fler aktörer än vad som nu gäller enligt lagen om transport av farligt gods; avsändare, avlämnare, transportörer, mottagare och andra delaktiga. Med andra delaktiga avses exempelvis lastare, förpackare, fyllare och användare av containers eller tankar.

Se även avsnitt 3 och 4.

Lagens tillämpningsområde

3 § Med transport förstås förflyttning 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.

Paragrafen motsvarar 1 § i lagen om transport av farligt gods. Se allmänt om definitionen i avsnitt 4.3.

4 § Med transportmedel förstås

- 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.*

Paragrafen motsvarar 3 § lagen om transport av farligt gods. Se allmänt om definitionen i avsnitt 4.4.

5 § Med farligt gods förstås gods som består av eller innehåller

- 1. explosiva ämnen och föremål,*
- 2. gaser,*
- 3. brandfarliga vätskor,*
- 4. brandfarliga fasta ämnen, självreaktiva ämnen och fasta okänsliggjorda explosivämnen, självantändande ämnen och ämnen som utvecklar brandfarlig gas vid kontakt med vatten,*
- 5. oxiderande ämnen och organiska peroxider,*
- 6. giftiga och smittförande ämnen,*
- 7. radioaktiva ämnen,*
- 8. frätande ämnen samt*
- 9. övriga farliga ämnen och föremål enligt vad som sägs i 19 § 9.*

I fråga om radioaktiva ämnen gäller även lagen (1984:3) om kärnteknisk verksamhet respektive strålskyddslagen (1988:220) och med stöd av dessa lagar meddelade föreskrifter eller villkor.

Paragrafens första stycke motsvarar 2 § lagen om transport av farligt gods.

Uppräkningen av ämnen har uppdaterats i förhållande till den indelning av klasser som finns i FN:s rekommendationer. I förslaget till förordning om transport av farligt gods har den klassindelning av farligt gods som finns i förordningen tagits bort. Möjligheten till klassindelning omfattas av bemyndigandet i förslaget till 19 §.

Andra stycket anger att reglerna om transport av farligt gods skall tillämpas parallellt med lagen (1984:3) om kärnteknisk verksamhet och strålskyddslagen (1988:220). Den inskränkning av lagens tillämpningsområde som finns i 4 § lagen om transport av farligt gods och som innebär att lagen när det gäller radioaktiva ämnen endast skall tillämpas i den mån den är förenlig med nyssnämnda lagar strider mot Sveriges åtaganden i konventioner och direktiv avseende transport av farligt gods. Transportbestämmelserna får i stället tillämpas parallellt med reglerna i dessa lagar vilka också styrs av för Sverige bindande internationella regelverk.

6 § Försvarsmaktens luftfartyg, örlogsfartyg och stridsfordon skall inte omfattas av denna lag eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Försvarsmaktens generella undantag från lagens tillämpningsområde avseende landtransport av brandfarliga och explosiva varor förslås slopat, se avsnitt 5. Undantag för Försvarsmaktens luftfartyg, örlogsfartyg och stridsfordon kommer dock att finnas kvar i lagen. De transportmedel som undantas är de som framgår av definitionen av dessa transportmedel i 2 § tillträdesförordningen (1992:118). Försvarsmaktens luftfartyg är militära stridsflygplan och militära transportflygplan. Med stridsflygplan avses jakt-, attack-, bomb-, spanings- och skolflygplan samt stridshelikoptrar som ägs eller brukas av en stats stridskrafter. Med örlogsfartyg avses fartyg och svävare som tillhör en stats stridskrafter, som har de yttre nationella kännetecken som utmärker örlogsfartyg, står under befäl av vederbörligen utnämnda officerare och är

bemannade av besättningar underkastade fastställda disciplinregler. Med stridsfordon avses splitterskyddat motordrivet fordon som ägs eller brukas av stats stridskrafter från vilket strid kan genomföras.

7 § Om regeringen har fattat beslut om höjd beredskap enligt 3 § lagen (1992:1403) om totalförsvaret och höjd beredskap, skall varken denna lag eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen tillämpas på Försvarets materielverks transporter för de väpnade styrkorna.

I samband med höjd beredskap skall lagen inte tillämpas på Försvarets materielverks transporter för de väpnade styrkorna. När Försvarets materielverk rekviderar transportmedel skall undantaget i 7 § även omfatta dessa transportmedel. Se vidare avsnitt 5.4.5.

Med stöd av bemyndigandet i 19 § förslaget kommer regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att kunna meddela de ytterligare undantag från lagens tillämpning som bedöms nödvändiga för Försvarets materielverks verksamhet. Exempelvis då transporter av farligt gods snabbt måste genomföras för att Försvarets materielverk skall kunna skydda territoriet i samband med en kränkning av Sverige gränser.

8 § I fråga om transport med svenska fartyg eller svenska luftfartyg gäller denna lag eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen även utom riket om inte detta strider mot främmande lag som är tillämplig.

Paragrafen motsvarar 4 § lagen om transport av farligt gods.

Säkerhetsrådgivare

9 § Den vars verksamhet omfattar transport av farligt gods enligt denna lag skall ha en eller flera säkerhetsrådgivare. Detsamma gäller den som till någon annan lämnar farligt gods för transport.

Säkerhetsrådgivaren har till uppgift att, under verksamhetsledningens ansvar, verka för att olyckor i samband med transporterna förebyggs.

De två inledande meningarna i paragrafen motsvarar 10 a § i lagen om transport av farligt gods. Den sista meningen motsvarar första meningen i 10 b § lagen om transport av farligt gods och anger också uttryckligen att säkerhetsrådgivaren arbetar under företagsledningens ansvar. Detta har tidigare inte framgått av lagtexten. Det har ansetts viktigt att framhålla företagsledningens ansvar för transporter av farligt gods.

Säkerhetsrådgivarutbildningen sker med utgångspunkt från vilket transportslag säkerhetsrådgivaren skall verka inom. Den som är avlämnare av farligt gods och som avlämnar gods där flera transportslag är inblandade skall således ha säkerhetsrådgivare med kompetens för alla berörda transportslag. Den som endast berörs av ett transportslag och som inte är att anse som avlämnare av godset behöver inte ha säkerhetsrådgivare för mer än ett transportslag. Se även avsnitt 6.

Landtransportskydd

10 § Den vars verksamhet omfattar landtransporter av farligt gods enligt denna lag skall vidta lämpliga åtgärder för att hindra och begränsa obehörigt förfarande med det farliga godset som kan orsaka skador på liv, hälsa, miljö eller egendom. Detsamma gäller även den som till annan lämnar farligt gods för transport.

Sådana åtgärder kan vara krav på säkerhetsåtgärder för områden där farligt gods förvaras tillfälligt i samband med transport, krav på särskild säkerhetsutbildning samt krav på innehav av legitimation. I samband med transporter av vissa typer av farligt gods skall en skyddsplan upprättas.

För övriga transportsätt finns bestämmelser om transportskydd i lagen (2004:487) om sjöfartsskydd och lagen (0000:00) om luftfartsskydd.

Regler om landtransportskydd kommer att införas i bilagorna till ADR och i RID från och med den 1 januari 2005. Se avsnitt 7. Reglerna har ett brottsförebyggande syfte och avviker till sin natur från den typ av föreskrifter som finns i bilagorna till ADR och i RID. Ett stadgande om dessa regler och dess huvudsakliga innehåll har ansetts motiverat med hänsyn till dess betydelse för transporter av farligt gods. Närmare regler om landtransportskydd kommer att

meddelas av Statens räddningsverk efter bemyndigande i förslaget till lag och förordning om transport av farligt gods.

Tredje stycket innehåller en hänvisning till de bestämmelser som reglerar transportskydd för sjö- och luftfarten.

Tillsyn

11 § Tillsyn skall utövas över efterlevnaden av denna lag och de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Tillsyn skall anordnas och utföras så att den inte orsakar större olägenheter än vad som är nödvändigt med hänsyn till dess ändamål.

Paragrafens första stycke motsvarar 11 § lagen om transport av farligt gods.

Andra stycket är nytt och har införts för att understryka att myndigheterna vid utövandet av tillsynen skall utföra denna så att den orsakar så liten påverkan på företagets verksamhet som möjligt. Som exempel på tillsyn som bör undvikas kan nämnas att tillsyn sker flera gånger och avseende samma förhållanden under en transport. Se vidare avsnitt 9.

12 § Tillsynsmyndigheten har vid tillsyn rätt att få tillträde till områden, lokaler och andra utrymmen, som används i samband med transport, eller till transportmedel, förpackningar och andra transportanordningar. Detsamma gäller även transportmedel, förpackningar och andra transportanordningar som inte skall märkas eller som saknar föreskriven märkning. Om det behövs för att Kustbevakningen skall kunna utöva tillsyn får kustbevakningstjänsteman stoppa fordon i hamn för kontroll.

Tillsynsmyndigheten har rätt att få de upplysningar, handlingar och prov som behövs för tillsynen. För uttagna prov utgår inte någon ersättning.

Polismyndigheten skall lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

Första stycket första meningen, andra och tredje stycket motsvaras av 12 § lagen om transport av farligt gods. Se avsnitt 9.

Första stycket andra meningen är ny. Meningen har till syfte att klargöra att även sådana transportmedel, förpackningar och andra transportanordningar, som saknar föreskriven märkning eller som

inte behöver ha någon farligt gods märkning kan bli föremål för tillsyn. I samband med tillsyn skall den proportionalitetsprincip som framgår av förslaget till 11 § andra stycket alltid beaktas.

Första stycket tredje meningen är nytt och införs för att ge Kustbevakningen rätt att stoppa fordon i hamn. Polisens rätt att stoppa fordon regleras i 22 § polislagen (1984:387).

Föreläggande, förbud och vite

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

Beslut om förelägganden eller förbud får förenas med vite.

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

Paragrafen motsvarar 13 § lagen om transport av farligt gods. Den enda förändring som gjorts är att kravet på att behovet av ett föreläggande eller förbud skall vara uppenbart har tagits bort. Se närmare motivering i avsnitt 9.

14 § Om en transport på väg sker i strid mot lagen eller mot föreskrifter meddelade med stöd av lagen och transporten inte kan fortsätta utan påtaglig risk för skada får en polisman hindra fortsatt transport.

Under samma förutsättningar får en kustbevakningstjänsteman hindra fortsatt transport från hamnar.

Paragrafens första stycke motsvarar 26 § förordningen om transport av farligt gods.

Möjlighet att hindra fortsatt transport är en åtgärd av så ingripande karaktär att den skall stå i lag.

Paragrafens andra stycke är nytt. I samband med den tillsyn som Kustbevakningen bedriver i dag har det visat sig att transporter där Kustbevakningen har konstaterat stora brister fortsätter tillbaka ut på väg utan att bristerna åtgärdats. I paragrafen ges Kustbevakningstjänsteman rätt att under samma förutsättningar som polisman hindra fortsatt transport. Se avsnitt 9.

Straffansvar

15 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot vad som sägs i 2 § eller mot förelägganden eller förbud som meddelats med stöd av 13 § döms till böter eller fängelse i högst ett år.

Är brottet med hänsyn till risken för skador på liv, hälsa, miljö eller egendom och övriga omständigheter att anse som ringa döms till penningböter.

Ansvar enligt första och andra stycket inträder inte

1. för den som underlåter att ha säkerhetsrådgivare utan att föreläggande eller förbud härom meddelats,

2. för säkerhetsrådgivare då denne utför de uppgifter som åligger säkerhetsrådgivare,

3. om gärningen är belagd med straff enligt brottsbalken eller 29 kap. 1 eller 2 §§ miljöbalken eller

4. om gärningen avser överträdelse av ett föreläggande eller förbud som omfattas av ett vitesföreläggande.

Paragrafen motsvarar 16 § lagen om transport av farligt gods. Hänvisningen i första stycket har dock gjorts generell varför fler inskränkningar har gjorts i tredje stycket.

Såsom uttalades i förarbetena vid införandet av reglerna om säkerhetsrådgivare skall reglerna 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 (prop. 1998/99:49 s. 17). Utredningen gör i denna fråga inte någon annan bedömning. Säkerhetsrådgivarens uppgifter enligt lagen om transport av farligt gods eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av bestämmelserna om säkerhetsrådgivare i lagen bör därför inte omfattas direkt av ansvarsbestämmelsen. Rådgivaren arbetar under företagsledningens ansvar och är inte straffrättsligt ansvarig om företaget där han verkar bryter mot säkerhetsbestämmelserna. Om rådgivaren agerar i en annan egenskap än säkerhetsrådgivare och då uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot en föreskrift eller ett föreläggande som meddelats med stöd av förslaget till lag om transport av farligt gods, kan han fällas till ansvar enligt denna paragraf. Någon skillnad i förhållande till vad som gäller straffansvaret för säkerhetsrådgivare i dag är inte avsedd.

Med tanke på att det kan vara svårt att ta ställning till huruvida en verksamhet är skyldig att ha säkerhetsrådgivare har underlåtenhet att utse säkerhetsrådgivare lämnats utanför det straffbara området enligt förslaget. Om tillsynsmyndigheten meddelar ett föreläggande att utse säkerhetsrådgivare och detta inte förenas med vite kan den som inte följer föreläggandet fällas till ansvar. Motsvarande gäller enligt nuvarande regler.

Om någon bryter mot reglerna om landtransportskydd kan straffansvar inträda enligt denna paragraf på samma sätt som gäller för övriga brott mot lagen och med stöd av lagen meddelade föreskrifter.

Överklaganden m.m.

16 § Ett beslut i ett enskilt fall enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs för överklagande till kammarrätten.

Statens kärnkraftinspektions beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen får överklagas hos regeringen.

Beslut i fråga om godkännande vid prov för säkerhetsrådgivare får inte överklagas.

Paragrafen motsvarar i stort 27 och 28 §§ förordningen om transport av farligt gods. Skälen till varför överklagandebestämmelserna har flyttats från förordningen till lagen framgår av avsnitt 3.

Samtliga beslut fattade av Statens kärnkraftsinspektion och som rör radioaktiva ämnen överklagas till regeringen. Detta gäller även de beslut om transport av radioaktiva ämnen som är fattade med stöd av kärntekniklagen. Det finns därför anledning att låta de beslut som fattas av Statens kärnkraftsinspektion enligt denna lag även fortsättningsvis överklagas på samma sätt.

Enligt förordningen om transport av farligt gods kan Polisens beslut överklagas till länsstyrelsen såsom chefsmyndighet för Polisen. Länsstyrelsen är emellertid inte längre chefsmyndighet för Polisen. Beslut fattade av Polisen skall enligt den föreslagna lagen följa allmänna regler och i stället överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

17 § En myndighet får förordna att dess beslut enligt denna lag eller med stöd av lagen meddelade föreskrifter skall gälla omedelbart även om beslutet har överklagats.

Paragrafen motsvarar 29 § lagen om transport av farligt gods.

Tystnadsplikt

18 § 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 eller transportskydd.

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

Paragrafen motsvarar 17 § lagen om transport av farligt gods med tillägg för reglerna om transportskydd.

Regeln i första stycket tar sikte på privat verksamhet. Sekretesslagen har bestämmelser för det allmännas verksamhet. Där saknas emellertid enligt nuvarande lag möjlighet att sekretessbelägga de säkerhetsskyddsplaner som de nya reglerna om landtransportskydd kommer att kräva. I sekretesslagen föreslås en kompletterande bestämmelse om sekretess för uppgifter som omfattas av landtransportskyddet. Se avsnitt 7.

Bemyndiganden

19 § Regeringen får utse de myndigheter som skall utöva tillsyn över lagen om transport av farligt gods och de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Regeringen får också meddela föreskrifter om eller för särskilt fall besluta om undantag från lagens tillämpning på transporter med utländska fartyg och luftfartyg.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

- 1. klassificering av farligt gods,*
- 2. transportmedel, förpackningar och andra transportanordningar,*
- 3. märkning och etikettering,*
- 4. transporthandlingar och skriftliga instruktioner,*
- 5. uppgiftsplikt,*
- 6. säkerhetsutrustning,*

7. lastning, lossning, förvaring och annan hantering av farligt gods,
8. vilka ämnen och föremål som skall anses utgöra farligt gods enligt 5 § med hänsyn till transportmedel, godsmängd eller andra transportförhållanden,

9. att ämnen och föremål utöver vad som framgår av 5 § skall betraktas som farliga om de vid transport kan medföra skador på liv, hälsa, miljö eller egendom eller påverka transportmedlets säkra framförande,

10. undantag och meddela särskilda beslut om undantag från lagens bestämmelser utom såvitt avser transporter med utländska fartyg och luftfartyg,

11. förbud mot vissa slag av transporter,

12. att vissa transporter får ske endast efter tillstånd eller anmälan,

13. vem som får utföra den examination som kan krävas enligt de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen,

14. säkerhetsrådgivare och undantag från kravet på säkerhetsrådgivare,

15. utbildning,

16. landtransportskydd,

17. avgifter och

18. om försiktighetsmått och åtgärder i övrigt som är erforderliga.

När föreskrifter meddelas enligt första och andra stycket skall det ske i den utsträckning som krävs för att uppfylla syftet i 1 §.

Paragrafens första stycke motsvarar 11 § lagen om transport av farligt gods såvitt avser första meningen. Andra meningen motsvaras av 6 § första stycket andra punkten. Bemyndigandet till regeringen att utse tillsynsmyndigheter skall anges i samband med övriga bemyndiganden. Reglerna om tillsynens utförande och innehåll framgår av 11 och 12 §§ förslaget till lag om transport av farligt gods.

Andra stycket är nytt. Bemyndigande till regeringen och myndigheter har tidigare stått i flera olika paragrafer i lagen om transport av farligt gods och i förordningen om transport av farligt gods. I förslaget har utredningen valt att bryta ut bemyndigandena från de övriga reglerna och lägga samman dem i en paragraf i lagen för att göra regleringen mer överskådlig och tydlig. Bemyndigandena täcker in alla de områden som ingår i bilagorna till ADR samt i RID, IMDG-koden och ICAO-TI.

Vad som är nytt i förhållande till lagen om transport av farligt gods är att ett uttryckligt bemyndigande ges till regeringen att överlåta till myndighet att bestämma vem som får utföra examination och ett bemyndigande att meddela föreskrifter om utbildning och landtransportskydd.

Övergångsbestämmelser

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2006 varvid lagen (1982:821) om transport av farligt gods upphör att gälla. För de transporter av farligt gods som utförs av Försvarmakten eller av Försvarets materielverk träder den nya lagen i kraft den 1 januari 2008. För föreskrifter om fordon tillhöriga Försvarmakten träder den nya lagen i kraft den 1 januari 2010.

När det gäller övergångstiden för Försvarmaktens och Försvarets materielverks transporter behöver denna göras längre än lagens regler i övrigt med hänsyn till att de transporter dessa myndigheter tidigare utfört till stor del inte omfattats av lagens bestämmelser. Vidare krävs en särskild övergångsregel för Försvarmaktens fordon. Se avsnitt 5.

11.2 Förslag till ändring i lagen (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning

1 § Denna lag tillämpas när Kustbevakningen bedriver övervakning till havs och i kustvattnen samt i Vänern och Mälaren för att hindra brott mot föreskrifter i lagar och andra författningar som gäller

- 1. skyddsobjekt och militära skyddsområden,*
- 2. jakt,*
- 3. fiske,*
- 4. bevarande av den marina miljön och annan naturvård,*
- 5. trafikregler och säkerhetsanordningar för sjötrafiken,*
- 6. åtgärder mot vattenföroreningar från fartyg,*
- 7. dumpning av avfall i vatten,*
- 8. kontinentalsockeln,*
- 9. fornminnen och sjöfynd,*
- 10. fartygs registrering och identifiering,*
- 11. skydd för den marina miljön mot andra förorenande åtgärder än sådana som avses i 6 och 7,*
- 12. märkning och användning av oljeprodukter,*
- 13. utlänningars inresa till och utresa från eller vistelse i Sverige,*
- 14. åtgärder beträffande djur och växter som tillhör skyddade arter,*
- 15. sjöfartsskydd och*
- 16. transporter av farligt gods.*

Lagen tillämpas i fråga om övervakning enligt punkterna 2–8, 10–12 och 14 även inom Sveriges ekonomiska zon.

Lagen tillämpas även när Kustbevakningen till havs och i kustvattnen, i Vänern och Mälaren samt inom den ekonomiska zonen bedriver övervakning för att hindra brott mot lagen (1992:1140) om Sveriges ekonomiska zon eller föreskrifter som meddelats med stöd av den lagen.

I paragrafen läggs till en ny punkt avseende transporter av farligt gods. Tillägget i punkt 15 innebär också att polislagens bestämmelser för tjänstemän vid kustbevakningen blir tillämpliga då en kustbevakningstjänsteman skall hindra en fortsatt transport. Av 29 § polislagen framgår att föreskrifterna i 10 § första stycket 1–4 polislagen även skall gälla tjänstemän vid kustbevakningen som enligt särskilda bestämmelser medverkar vid polisiär övervakning. I

10 § polislagen anges att en polisman i vissa fall får använda våld för att genomföra en tjänsteåtgärd.

11.3 Förslag till ändring i sekretesslagen (1980:100)

5 kap

2 § Sekretess gäller för uppgift som lämnar eller kan bidra till upplysning om säkerhets- eller bevakningsåtgärd med avseende på

1. byggnader eller andra anläggningar, lokaler eller inventarier,
 2. tillverkning, förvaring, utlämning eller transport av pengar eller andra värdeföremål samt transport eller förvaring av vapen, ammunition, sprängämnen, klyvbart material eller radioaktivt avfall,
 3. telekommunikation eller system för automatiserad behandling av information,
 4. behörighet att få tillgång till upptagning för automatiserad behandling eller annan handling,
 5. den civila luftfarten och den civila sjöfarten,
 6. landtransporter av farligt gods,
- om det kan antas att syftet med åtgärden motverkas om uppgiften röjs.

Paragrafen har utökats med ett nytt moment angående landtransporter i punkt 6. Sekretess skall enligt förslaget gälla för uppgifter som lämnar eller kan bidra till upplysning och säkerhets- eller bevakningsåtgärd med avseende på landtransporter, om det kan antas att syftet med åtgärden motverkas om uppgiften röjs. Den tystnadsplikt som följer av denna bestämmelse skall ha företräde framför meddelarfriheten.

11.4 Förslag till förordning om transport av farligt gods

I förordningen om transport av farligt gods finns en mängd föreskrifter som har materiellt innehåll. Utredningen har kommit fram till att de materiella bestämmelserna i förordningen endast skall vara av övergripande karaktär, se avsnitt 3. De regler som skall finnas i förordningen rör ansökningsärenden, utpekande av behöriga myndigheter, tillsynsmyndigheter och behöriga organ. Vidare skall regler om rapporteringsskyldighet finnas kvar i förordningen. Slutligen skall förordningen innehålla de bemyndiganden som stöder sig på 19 § i förslaget till lag om transport av farligt gods.

Reglerna för internationella landtransporter finns i förordningen om transport av farligt gods medan Statens räddningsverk bemyndigats att föreskriva om de nationella transportererna. Denna ordning upphör enligt förslaget till förordningen om transport av farligt gods och räddningsverket ges rätt att föreskriva för samtliga landtransporter.

Inledande bestämmelser

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

Paragrafen motsvaras av 1 § förordningen om transport av farligt gods.

2 § De myndigheter som skall meddela föreskrifter kallas transportmyndigheter och är för

- landtransporter: Statens räddningsverk,*
- lufttransporter: Luftfartsverket,*
- sjötransporter: Sjöfartsverket.*

För frågor som inte kan hänföras till ett visst transportslag är Statens räddningsverk transportmyndighet.

Paragrafen motsvaras av 2 § förordningen om transport av farligt gods.

Ansökningsärenden

3 § Transportmyndigheten skall efter ansökan meddela beslut om ett visst ämne eller föremål är att anse som farligt gods enligt lagen (0000:000) om transport av farligt gods.

Sökanden skall lämna underlag för den prövning som behövs för beslutet och betala de kostnader som ansökan medför. Transportmyndigheten får bestämma avgiften till ett lägre belopp.

Paragrafen motsvaras i stort av 7 § förordningen om transport av farligt gods.

Verksamhetsutövarna kan själv enligt huvudregeln klassificera godset och bestämmelsen har därför endast en mindre praktisk betydelse.

I bestämmelsens andra stycke anges i förslaget tydligt att den avgift transportmyndigheten har rätt att ta ut skall motsvara samtliga de kostnader som ansökan medför.

4 § I ett ärende enligt 3 § får transportmyndigheten på sökandens begäran besluta vad som skall gälla för transport av ämnet eller föremålet intill dess att ärendet slutligt avgjorts. Sådant beslut kan när som helst ändras av myndigheten.

Paragrafen motsvaras av 8 § förordningen om transport av farligt gods.

Behörig myndighet

5 § Behörig myndighet enligt

1. bilagorna till den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR),

2. bilaga I (RID) till bilag B till fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik (COTIF),

3. den internationella koden om transporter av farligt gods till sjöss (IMDG-koden),

4. bilaga 18 till Chicagokonventionen (ICAO-TI),

5. rådets direktiv 94/55/EG av den 21 november 1994 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på väg senast ändrat genom kommissionens direktiv 2003/28/EG (ADR-direktivet) och

6. rådets direktiv 96/49/EG av den 23 juli 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på järnväg, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2003/29/EG (RID-direktivet) är för Sveriges del följande myndigheter.

a. Statens strålskyddsinstitut i frågor som rör transport av radioaktiva ämnen som inte utgör klyvbara ämnen eller som utgör klyvbara ämnen och för vilka undantag från vissa speciella förpackningskrav gäller,

b. Statens kärnkraftinspektion i frågor som rör transport av radioaktiva ämnen som utgör klyvbara ämnen och för vilka speciella förpackningskrav gäller,

c. Polisen, i frågor hänförliga till punkt 1 och 5, efter samråd med den kommunala räddningstjänsten, när det gäller

- tillstånd för lastning och lossning på allmän plats inom tätbebyggt område,

- underrättelse om lastning och lossning på allmän plats utanför tätbebyggt område och

- medgivande för längre färduppehåll nära bebodd plats eller samlingsplats vid transport av vissa slag av farligt gods,

d. Statens räddningsverk i övriga frågor avseende punkt 1–2 och 5–6,

e. Sjöfartsverket i övriga frågor hänförliga till punkt 3 och

f. Luftfartsverket i övriga frågor hänförliga till punkt 4.

Om det vid utförandet av någon uppgift hos en behörig myndighet uppkommer frågor som tillhör en annan myndighets verksamhetsområde skall uppgiften utföras i samråd med denna myndighet.

Behörig myndighet i tillsynsfrågor framgår av 6 §.

Paragrafen motsvarar när det gäller vägtransporter 19 § och när det gäller järnvägstransporter 21 § förordningen om transport av farligt gods. Bestämmelserna avseende sjö- och lufttransporter saknar motsvarighet i nuvarande förordning.

Enligt de internationella regelverk som nämns i paragrafen krävs att staterna pekar ut behörig myndighet för samtliga transportslag. Se vidare avsnitt 8.

Tillsynsmyndigheter

6 § *Följande myndigheter skall inom nedan angivna områden ha tillsyn över efterlevnaden av lagen (0000:000) om transport av farligt gods och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.*

1. *Statens räddningsverk: Säkerhetsrådgivare för alla transportslag, transportabla tryckbärande anordningar och landtransportskydd*

2. *Sjöfartsverket: Sjötransporter*

3. *Luftfartsverket: Lufttransporter*

4. *Polisen: Landtransporter utom järnvägstransporter*

5. *Järnvägsstyrelsen: Järnvägstransporter*

6. *Kustbevakningen: Gods för transport i hamnar*

7. *Statens strålskyddsinstitut: Frågor som rör transport av radioaktiva ämnen som inte utgör klyvbara ämnen eller som utgör klyvbara ämnen och för vilka undantag från vissa speciella förpackningskrav gäller.*

8. *Statens kärnkraftsinspektion: Frågor som rör transport av radioaktiva ämnen som utgör klyvbara ämnen och för vilka speciella förpackningskrav gäller.*

Statens räddningsverk skall samordna tillsynsmyndigheternas verksamhet samt bistå med teknisk sakkunskap till de myndigheter som utövar tillsyn över landtransporter.

Rikspolisstyrelsen och Kustbevakningen får inom sina respektive områden meddela de verkställighetsföreskrifter till lagen om transport av farligt gods och denna förordning som behövs för Polisens och Kustbevakningens tillsynsverksamhet.

Paragrafen motsvaras till stor del av 25 § förordningen om transport av farligt gods. De förändringar som skett är att Statens räddningsverks tillsynsområde ändrats, att Kustbevakningen utsetts till tillsynsmyndighet och att Tullverket inte längre skall vara tillsynsmyndighet. Banverkets organisation har förändrats den 1 juli 2004 vilket inneburit att Banverkets tillsynsuppgifter flyttats över till den nybildade myndigheten Järnvägsstyrelsen. Se vidare avsnitt 9.

Behörigt organ

7 § Behörigt organ för teknisk kontroll enligt bilagorna till ADR, samt i RID, IMDG-koden, ICAO-TI och bilagorna till rådets direktiv 94/55/EG (väg), och 96/49/EG (järnväg), skall för Sveriges del vara

1. på fordonsområdet: de besiktningsorgan som anges i fordonslagen (2002:574),

2. för sådan utrustning som omfattas av rådets direktiv 1999/36/EG av den 29 april 1999 om transportabla tryckbärande anordningar: de organ som av något land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) anmälts till Europeiska unionen (EU) för uppgifter i samband med bedömning av överensstämmelse under direktivet och

3. för övriga områden: de organ som ackrediterats för motsvarande uppgifter beträffande nationella transporter enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll.

Paragrafen motsvaras av 19 § fjärde stycket och 21 § fjärde stycket förordningen om transport av farligt gods. Bestämmelserna avseende sjö- och lufttransporter saknar motsvarighet i förordningen.

Säkerhetsrådgivare

8 § Säkerhetsrådgivare skall ha genomgått ett prov som godtagits av Statens räddningsverk och inneha ett giltigt intyg för säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods.

Paragrafen motsvaras av 21 c § förordningen om transport av farligt gods. Se avsnitt 6.

9 § Har ett intyg för säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods på väg, järnväg eller inre vattenvägar utfärdats i annan stat inom EES skall det gälla enligt sitt innehåll i Sverige.

Har intyg för säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods på väg eller järnväg utfärdats i Schweiz skall det gälla enligt sitt innehåll i Sverige.

Paragrafen motsvaras av 21 e § förordningen om transport av farligt gods.

Rapporteringskyldigheter

10 § Allvarliga eller upprepade överträdelser som äventyrar säkerheten vid transport på väg av farligt gods och som har begåtts med ett fordon eller av ett företag som är registrerat i en annan stat inom EES, skall av tillsynsmyndigheten rapporteras till de behöriga myndigheterna i den staten. Om en sådan överträdelse har begåtts med ett fordon som är registrerat i Schweiz, skall tillsynsmyndigheten rapportera överträdelserna till de behöriga myndigheterna där. Om en sådan överträdelse har begåtts av ett företag som är registrerat i en stat som är ansluten till ADR, men inte är medlem i EES, skall tillsynsmyndigheten rapportera överträdelserna till de behöriga myndigheterna i den staten.

Allvarliga eller upprepade överträdelser som äventyrar säkerheten vid transport på järnväg av farligt gods och som har begåtts av ett företag som är registrerat i en stat som är ansluten till RID, skall av tillsynsmyndigheten rapporteras till de behöriga myndigheterna i den staten.

Paragrafen motsvaras av 26 a § förordningen om transport av farligt gods.

11 § Om det vid en vägkontroll av ett fordon som är registrerat i en annan stat inom EES eller i Schweiz framkommer omständigheter som ger anledning att anta att det begåtts allvarliga eller upprepade överträdelser men dessa inte kan styrkas vid kontrolltillfället på grund av att nödvändiga uppgifter saknas, skall tillsynsmyndigheten och behöriga myndigheter i den andra staten bistå varandra vid utredningen av ärendet. Tillsynsmyndigheten skall i motsvarande fall bistå behöriga myndigheter i andra stater inom EES eller i Schweiz beträffande fordon som är registrerade i Sverige. Om tillsynsmyndigheten i dessa syften kontrollerar ett företags lokaler, skall resultatet av denna kontroll meddelas den andra berörda staten.

Paragrafen motsvaras av 26 b § förordningen om transport av farligt gods.

12 § Statens räddningsverk skall senast den 31 december varje år till Europeiska gemenskapernas kommission lämna en rapport om föregående års kontroller av vägtransporter och därvid lämna uppgifter om

1. uppskattad mängd farligt gods som transporterats på väg,
2. antal utförda kontroller,
3. antal kontrollerade fordon, uppdelat i antal fordon som är registrerade i Sverige, i andra stater inom EES och i stater utom EES,
4. antal anmälda överträdelser och
5. antal och slag av påföljder.

Tillsynsmyndigheterna skall senast den 1 juli varje år förse Statens räddningsverk med ovanstående uppgifter beträffande föregående års vägtransporter.

Paragrafen motsvaras av 26 c § förordningen om transport av farligt gods.

13 § Statens räddningsverk skall, om det bedöms nödvändigt, vidarebefordra de rapporter om svåra olyckor eller tillbud som räddningsverket tagit emot inom ramen för sina uppgifter som behörig myndighet enligt 5 §. Rapporterna skall vidarebefordras till sekretariatet för Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa när det gäller vägtransporter och till centralkontoret för den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF) när det gäller järnvägstransporter.

Bestämmelser om rapporteringskyldighet för sjötransporter finns i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS) regulation I/21 och bihang III till internationella konventionen om förhindrande av havsförorening från fartyg 73/78 (Marpol) art. 8 och 12. Bestämmelser om rapporteringskyldighet för luftfarten finns i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart.

Paragrafens första stycke motsvarar 26 d § förordningen om transport av farligt gods.

För att markera att rapporteringskyldighet även föreligger för sjö- och lufttransporter införs ett andra stycke som hänvisar till de regler där detta framgår. Direktivet avseende rapporteringskyldighet inom luftfarten är ännu inte genomfört i Sverige. Sista dag för genomförande är den 3 juli 2005.

Bemyndiganden

14 § Transportmyndigheterna får meddela föreskrifter i den utsträckning som framgår av 19 § andra stycket 1–12 och 17–18 lagen (0000:000) om transport av farligt gods samt meddela ytterligare föreskrifter för verkställighet.

Paragrafen är ny och pekar ut transportmyndigheterna som behöriga att meddela föreskrifter med stöd av 19 § lagen om transport av farligt gods. Transportmyndigheterna får inom sina respektive områden meddela föreskrifter. Det är endast bestämmelser som rör utbildning, examination, säkerhetsrådgivare och landtransport-skydd som lämnats utanför denna bestämmelse. Vilka myndigheter som är transportmyndigheter framgår av 2 § förslaget till förordning om transport av farligt gods.

15 § Statens räddningsverk får meddela

- undantag från lagens krav på säkerhetsrådgivare,*
- föreskrifter om säkerhetsrådgivares uppgifter och utbildning,*
- föreskrifter om på vilket sätt utfärdande av utbildningsintyg skall ske och*
- föreskrifter om verksamhetsledningens bevarande av handlingar med stöd av 19 § andra stycket 14 lagen (0000:000) om transport av farligt gods.*

Räddningsverket får meddela ytterligare föreskrifter för verkställighet.

Paragrafen motsvaras till viss del av 21 a och 21 b §§ förordningen om transport av farligt gods. Undantagen från kravet på säkerhetsrådgivare skall inte längre framgå av lag eller förordning utan av räddningsverkets föreskrifter.

16 § Statens räddningsverk får meddela föreskrifter om landtransport-skydd med stöd av 19 § andra stycket 16 lagen (0000:000) om transport av farligt gods.

Räddningsverket får meddela ytterligare föreskrifter för verkställighet.

Paragrafen är ny och ger räddningsverket bemyndigande att införa de kommande reglerna om transportskydd för landtransporter. Se avsnitt 7.

17 § Statens räddningsverk får ingå avtal med utländska myndigheter som innefattar avsteg från bestämmelser i bilagorna till ADR och i RID i den utsträckning som medges där och i ADR- och RID-direktiven.

Paragrafen är ny och ger Statens räddningsverk en uttrycklig rätt att ingå internationella avtal. Dessa avtal avser tillåtna avsteg från bestämmelserna i de nämnda regelverken. Räddningsverket ingår i dag dessa avtal för regeringens räkning utan uttryckligt författningsstöd. Antalet avtal uppgår per år till ett tjugotal. Med hänsyn till att avtalen är många och att det krävs omfattande sakkunskap vid handläggningen är det lämpligt att räddningsverket bemyndigas att ingå avtalen. Vid ingående av avtalen måste räddningsverket självklart iaktta bestämmelserna och begränsningarna i regeringsformen.

18 § Statens räddningsverk får meddela föreskrifter om utbildning och examination och utse annan att anordna sådana prov som enligt denna myndighets föreskrifter kan krävas för säkerhetsrådgivare och för förare av landtransporter av farligt gods med stöd av 19 § andra stycket 13 och 15 lagen om transport av farligt gods.

Räddningsverket får meddela ytterligare föreskrifter för verkställighet.

Paragrafen motsvaras av 21 d § förordningen om transport av farligt gods såvitt avser säkerhetsrådgivare.

När det gäller prov för förare av landtransporter, s.k. ADR-intyg har det tidigare inte funnits någon möjlighet för Statens räddningsverk att överlåta sådan examination.

19 § Statens räddningsverk får ta ut en avgift för sina kostnader med anledning av prov och intyg för förare vid transport av farligt gods. Räddningsverket får även ta ut en avgift för sina kostnader för prov och utfärdande av intyg för säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods.

Paragrafen motsvaras av 22 a § förordningen om transport av farligt gods.

20 § Har föreskrifter meddelats om krav på tillstånd eller förhandsanmälan enligt 19 § andra tycket 6 lagen (0000:000) om transport av farligt gods, får transportmyndigheterna uppdra åt Polisen att pröva ärenden om tillstånd eller att ta emot förhandsanmälan.

För farligt gods som är hänförligt till 5 § 7 lagen (0000:000) om transport av farligt gods prövas sådana ärenden av Statens kärnkraftsinspektion och Statens strålskyddsinstitut inom respektive myndighets verksamhetsområde.

Paragrafen motsvaras av 23 § förordningen om transport av farligt gods.

21 § Innan en transportmyndighet meddelar föreskrifter skall samråd ske med övriga transportmyndigheter. Berör föreskrifterna en annan myndighets verksamhetsområde, skall samråd ske även med denna myndighet.

Om det är fara för liv, hälsa, miljö, egendom eller risk för betydande ekonomisk skada och samråd inte kan ske inom skälig tid, skall i stället information lämnas efter det att föreskriften meddelats.

Paragrafen motsvaras av 24 § första stycket förordningen om transport av farligt gods. Andra och tredje stycket har inte någon motsvarighet i förslaget till förordningen om transport av farligt gods

Övergångsbestämmelse

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2006. För beslut som har meddelats före ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser. För de transporter av farligt gods som utförs av Försvarmakten eller av Försvarets materielverk träder den nya förordningen i kraft den 1 januari 2008. För föreskrifter om fordon tillhöriga Försvarmakten träder den nya förordningen i kraft den 1 januari 2010.

Kommittédirektiv



Översyn av bestämmelserna om transport av farligt gods Dir. nr 2003:99

Beslut vid regeringssammanträde den 21 augusti 2003.

Sammanfattning av uppdraget

En särskild utredare tillkallas med uppgift att göra en översyn av lagen (1982:821) om transport av farligt gods och den därtill hörande förordningen. Utredaren skall utarbeta förslag till den författningsreglering som bedöms nödvändig. Huvudsyftet är att förenkla och modernisera regelsystemet.

Utredaren skall redovisa resultatet av sitt arbete senast den 1 september 2004.

Internationella bestämmelser m.m. om transport av farligt gods

FN-rekommendationerna

Bestämmelserna om transport av farligt gods är i hög grad internationella. Reglerna är i huvudsak inriktade på hur det farliga godset skall klassificeras, dokumenteras, inneslutas, lastas och märkas.

FN:s ekonomiska och sociala råd tillsatte år 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.

FN-rekommendationerna har blivit vägledande för det internationella arbetet med transport av farligt gods. Således följer de transportslagsanknutna regelverken (*RID, ADR, IMDG-koden* och *ICAO-TI*, se vidare nedan) i huvudsak den klassindelning av farligt gods som föreskrivs och andra föreskrifter om förpackning

m.m. som anges i rekommendationerna. Regelverken innehåller dock även regler som är avhängiga de specifika krav som ställs inom ett visst transportslag.

Bestämmelser för järnvägstransporter av farligt gods

Bestämmelser för internationella järnvägstransporter av farligt gods finns i bilaga 1 till det internationella fördraget om godsbefordran på järnväg (CIM). Bilagan benämns *Règlement Concernant le Transport International Ferroviaire des Marchandises Dangereuses* och förkortas *RID*. CIM är i sin tur en bilaga till fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik (COTIF). RID utarbetas och revideras fortlöpande av en mellanstatlig organisation för internationell järnvägstrafik, OTIF (*Organisation inter-gouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires*). OTIF har 41 medlemmar, däribland Sverige.

Genom rådets direktiv 96/49/EG av den 23 juli 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på järnväg (EGT L 235, 17.9.1996, s. 25, Celex 31996L0049), *RID-direktivet*, har den omfattande RID gjorts tillämplig på järnvägstransporter inom och mellan medlemsstaterna i EU. I RID-direktivets bilaga görs sådana hänvisningar till RID att den blir en del av direktivet.

I syfte att anpassa regelverken till den tekniska utvecklingen görs vartannat år ändringar i FN-rekommendationerna och därefter i RID. De senaste ändringarna av RID började gälla den 1 januari 2003 med vissa övergångsperioder.

RID-direktivet har senast ändrats genom kommissionens direktiv 2003/29/EG av den 7 april 2003 om anpassning för fjärde gången till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 96/49/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på järnväg (EGT L90, 8.4.2003, s. 47, Celex 32003L0029). Direktivet innebär att bilagan till direktivet justeras i mindre omfattning. Direktivet skall vara implementerat före den 1 juli 2003.

Bestämmelser för vägtransporter av farligt gods

Den europeiska konventionen om internationella transporter av farligt gods på väg innehåller en gemensam europeisk standard för sådana transporter. Konventionen benämns Accord Européen Relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par Route och förkortas *ADR*. För närvarande är, utöver Sverige, 37 länder anslutna till konventionen.

Konventionstexten är kortfattad och tyngdpunkten är i stället lagd på två omfångsrika och i huvudsak tekniska bilagor; bilagorna A och B. Inom FN:s ekonomiska kommission för Europa revideras fortlöpande de tekniska bilagorna till *ADR*.

Genom rådets direktiv 94/55/EG av den 21 november 1994 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på väg (EGT L 319, 12.12.1994, s. 7, Celex 31994L0055), *ADR-direktivet*, har bilagorna A och B till *ADR* gjorts tillämpliga på transport av farligt gods på väg inom och mellan EU:s medlemsstater. I *ADR-direktivets* bilagor görs sådana hänvisningar till bilagorna till *ADR* att dessa blir en del av direktivet.

Som framgått, görs vartannat år ändringar i FN-rekommendationerna i syfte att anpassa regelverken till den tekniska utvecklingen. Ändringar görs därefter i *ADR:s* bilagor. De senaste ändringarna av bilagorna började gälla från den 1 januari 2003 med viss övergångsperiod.

ADR-direktivet har senast ändrats genom kommissionens direktiv 2003/28/EG av den 7 april 2003 om anpassning för fjärde gången till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 94/55/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på väg (EGT L 90, 8.4.2003, s. 45, Celex 32003L0028). Direktivet innebär att bilagorna till direktivet justeras i mindre omfattning. Direktivet skall vara implementerat före den 1 juli 2003.

Rådet har vidare antagit direktiv 95/50/EG av den 6 oktober 1995 om enhetliga förfaranden för kontroller av vägtransporter av farligt gods (EGT L 249, 17.10.1995, s. 35, Celex 31995L0050), kontrolldirektivet. Direktivet gäller kontroller som medlemsstaterna utövar med avseende på vägtransporter av farligt gods med fordon som färdas på deras territorium eller som färdas in i det från ett tredje land.

Bestämmelser för sjötransporter av farligt gods

Den internationella sjöfartsorganisationen IMO (International Maritime Organisation) är FN:s fackorgan och har 162 medlemmar, däribland Sverige. IMO har sammanställt en enhetlig internationell kod för transport av förpackat farligt gods till sjöss, *IMDG-koden*. Koden har i dagsläget endast status av rekommendationer, men tillämpas av de flesta sjöfartsnationerna. Bestämmelserna omfattar inte transporter med fartyg som är särskilt byggda eller helt ombyggda för transport av godset i oförpackad form, t.ex. tankfartyg. För sådana s.k. bulktransporter har IMO utarbetat särskilda koder. IMO har också utarbetat rekommendationer för hantering av farligt gods i hamnar.

IMDG-koden innehåller bestämmelser om bland annat klassindelning, dokumentation, märkning, förpackning, stuvning och separering av farligt gods som transporteras till sjöss. Även i IMDG-koden görs ändringar vartannat år för att anpassa regelverket efter den tekniska utvecklingen och ändringar som införts i FN-rekommendationerna. En större omstrukturering av IMDG-koden har nyligen ägt rum och en reviderad version tillämpas från den 1 januari 2001. Det huvudsakliga syftet med omstruktureringen var att harmonisera IMDG-koden med övriga transportslags regelverk.

Från och med den 1 januari 2004 kommer IMDG-koden att bli en del av konventionen "the International Convention for the Safety of Life at Sea" (SOLAS). Det innebär att koden från detta datum inte längre är en rekommendation utan blir tvingande för alla länder som är anslutna till SOLAS, däribland Sverige. Kuststaterna vid Östersjön, förutom Ryssland, har slutit ett avtal – Östersjöavtalet – som i princip innebär att transport av farligt gods kan ske enligt bestämmelserna i ADR och RID inom de områden som avtalet definierar och på sådana fartyg som godkänts för ändamålet.

Inom FN:s ekonomiska kommission för Europa pågår ett arbete med att ta fram särskilda regler för transporter på inre vattenvägar.

Bestämmelser för lufttransporter av farligt gods

De grundläggande principerna för internationell transport av farligt gods med flyg finns i bilaga 18 till 1944 års konvention om internationell luftfart (Chicagokonventionen), vilken Sverige tillträtt. Den närmare regleringen återfinns i Technical Instructions, *ICAO-TI*, som utges av den internationella civila luftfartsorganisationen ICAO (International Civil Aviation Organisation). ICAO är FN:s fackorgan och har 188 medlemmar, däribland Sverige. ICAO-TI är automatiskt bindande för de stater som tillträtt Chicagokonventionen. Den klassindelning och de förpackningsregler som finns i ICAO-TI följer FN-rekommendationerna. Liksom IMDG-koden har ICAO-TI varit föremål för en omstrukturering. En reviderad version av ICAO-TI tillämpas från den 1 juli 2001.

Direktiv som avser flera transportslag

Bestämmelser om säkerhetsrådgivare finns i dels rådets direktiv 96/35/EG av den 3 juni 1996 om utnämning av och kompetens hos säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods på väg, järnväg eller inre vattenvägar (EGT L 145, 19.6.1996 s. 10, Celex 31996L0035), *säkerhetsrådgivardirektivet*, dels Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/18/EG av den 17 april 2000 om minimikrav vid examinering av säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods på väg, järnväg eller inre vattenvägar (EGT L 118, 19.5.2000, s. 41, Celex 32000L0018), *examineringsdirektivet*. Syftet med säkerhetsrådgivardirektivet är att höja säkerheten vid transport av farligt gods genom att säkerställa en godtagbar nivå av yrkesmässig kompetens i alla företag som lastar, lossar eller transporterar farligt gods.

Bestämmelser om säkerhetsrådgivare återfinns numera även i den senaste RID och ADR och således även i RID- och ADR-direktiven.

Rådets direktiv 99/36/EG av den 29 april 1999 om transportabla tryckbärande anordningar (EGT L 138, 1.6.1999, s. 20, Celex 31999L0036), *TPED-direktivet*, innehåller bestämmelser som syftar till att förbättra säkerheten för transportabla tryckbärande anordningar som är certifierade för nationella väg- och järnvägstransporter av farligt gods.

Nationella bestämmelser om transport av farligt gods

De grundläggande reglerna för transport av farligt gods har samlats i en för de olika transportslagen gemensam ramlag och därtill hörande förordning – lagen (1982:821) om transport av farligt gods (prop. 1981/82:94, bet. TU1981/82:35, rskr. 1981/82:412) och förordningen (1982:923) om transport av farligt gods. Bulktransporter till sjöss har lämnats utanför.

Lagen innehåller bl.a. vissa grundläggande definitioner, allmänna säkerhetsbestämmelser, bestämmelser om tillsyn och ansvar samt bemyndiganden.

Förordningen innehåller bl.a. vissa materiella bestämmelser, överklagandebestämmelser samt bemyndiganden för de tre transportmyndigheterna; Statens räddningsverk, Sjöfartsverket och Luftfartsverket.

De flesta materiella regler återfinns i myndighetsföreskrifter. Dessa föreskrifter kan på grund av sin omfattning och detaljrikedom vara relativt svårtillgängliga.

I förordningen föreskrivs att RID och ADR skall gälla för internationella järnvägs- och vägtransporter av farligt gods som utförs i Sverige. För nationella järnvägs- och vägtransporter gäller Statens räddningsverks föreskrifter (RID-S respektive ADR-S, som vardera är på ca 1 000 sidor). Genom föreskrifterna har RID- och ADR-direktiven implementerats även för de nationella transporterna.

Sjöfartsverket har föreskrivit att bestämmelserna i IMDG-koden 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 bl.a. bulktransporter till sjöss och hantering av farligt gods i hamnar. För transporterna på inre vatten gäller samma regler som för övrig sjöfart.

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

Behovet av en utredning

Lagen och förordningen om transport av farligt gods utarbetades i början av 1980-talet och trädde ikraft den 1 januari 1983. Författningarna är detaljerade och har inte efter sin tillkomst i

tillräcklig utsträckning anpassats till utvecklingen på området. Det finns således ett stort allmänt behov att modernisera och förenkla dem.

Det har på grund av den höga detaljeringsnivån visat sig vara komplicerat att författningstekniskt genomföra EG:s rättsakter. Vidare stämmer dagens svenska bestämmelser i vissa delar mindre väl överens med innehållet i vissa EG-rättsakter. Som exempel kan nämnas regleringen i förordningen avseende behörig myndighet enligt RID-direktivet respektive bilagorna till ADR-direktivet.

En översyn av lagen och förordningen är således angelägen. Grundläggande krav på sådana författningar är dels att de stämmer överens med EG:s nuvarande regelverk, dels att de möjliggör ett enkelt genomförande av framtida EG-direktiv utan att de blir svårtolkade och oöverskådliga.

En moderniserad författningsreglering bör leda till att reglerna blir enklare och mer enhetliga och därmed att författningsområdet blir mer överskådligt, inte minst för de företag som omfattas av reglerna.

Uppdraget

En särskild utredare skall, mot bakgrund av vad som har redovisats, göra en översyn av lagen och förordningen om transport av farligt gods. Utredaren skall utarbeta förslag till den författningsreglering som bedöms nödvändig. Huvudsyftet med översynen är att förenkla och modernisera författningarna.

Utredaren skall särskilt analysera och föreslå hur de delar av regelsystemet som idag mindre väl harmonierar med EG:s rättsakter skall utformas så att de på ett bättre sätt skall stämma överens med dessa. Utredaren skall därvid bl.a. granska den nationella regleringen av behörig myndighet enligt RID- och ADR-direktiven.

Utredarens författningsförslag skall göra det möjligt att på ett smidigt sätt genomföra framtida ändringar av EG-direktiv i svensk rätt.

Utredaren skall vidare särskilt utreda om reglerna för de olika transportslagen i erforderlig utsträckning är harmoniserade med varandra. Vilka problem kan t.ex. uppstå i samband med att farligt gods omlastas mellan olika transportslag i hamnar och terminaler m.m. och hur kan dessa problem lösas? Utredaren skall också utreda om det finns skäl att alltjämt låta Försvarsmakten och

Försvarets materielverk ha ett generellt undantag från bestämmelserna om transport av farligt gods.

Utredaren skall särskilt se över regleringen av säkerhetsrådgivare. Är det motiverat att sjö- och lufttransporter, som omfattas av andra säkerhetssystem och säkerhetsföreskrifter, skall omfattas av kravet på säkerhetsrådgivare? Utredaren skall även se över reglerna om tillsyn. Vilka möjligheter har tillsynsmyndigheterna att kontrollera om ett transportmedel, en enhetslastanordning, en behållare eller ett emballage, som inte har märkning för farligt gods, innehåller farligt gods eller inte? Är tillsynsmyndigheternas befogenheter tillräckliga?

Utredaren skall lämna förslag till de författningsändringar som övervägandena med anledning av ovanstående föranleder. Utredaren skall även i övrigt överväga och lämna förslag till förändrade regler i de fall det bedöms lämpligt för att modernisera regelverket och anpassa det till de krav som numera bör ställas på det aktuella området. I detta sammanhang kan även ändringar i syfte att förenkla för små företag och minska företagens administrativa bördor övervägas.

Det står utredaren fritt att också annars lämna förslag till förändrade regler i de fall detta bedöms lämpligt.

Det ingår inte i utredarens uppdrag att göra någon organisationsöversyn inom författningsområdet. Om utredaren emellertid finner brister eller överlappningar av organisatorisk natur bör dessa noteras.

Utredaren skall samråda med Tillsynsutredningen (JU 2000:06) och Järnvägsutredningen (N 2001:09). Utredaren skall också samråda med Naturvårdsverket när det gäller avgränsningen mot bestämmelserna om transport av farligt avfall i förordningen (1995:701) om gränsöverskridande transporter av avfall och avfallsförordningen (2001:1063). Utredaren skall samråda med andra berörda myndigheter och organisationer, företrädare för näringslivet samt, vad gäller redovisning av förslagets konsekvenser för små företag, Näringslivets nämnd för regelgranskning (NNR).

Redovisning av uppdraget

Utredaren skall redovisa resultatet av sitt arbete senast den 1 september 2004.

(Försvarsdepartementet)

Behörig myndighet för vägtransporter

Behörig myndighet enligt ADR

Sammanställning över avsnitt i Statens räddningsverks föreskrifter om transport av farligt gods på väg och i terräng, ADR-S, (SRVFS 2002:1) där begreppen behörig myndighet, utsedd myndighet, kontrollant eller utsett organ används. Under rubriken anmärkning anges mycket kort vad avsnittet avser. Rubriken behörig myndighet anger den eller de myndigheter som kan ha uppgiften enligt lagen (1982:821) om transport av farligt gods och de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Kapitel 1

<i>Avsnitt</i>	<i>Anmärkning</i>	<i>Behörig myndighet</i>
1.1.2.2	Rubrik	
1.2.1	Definition	
1.2.1	Definition	
1.2.1	Definition	
1.2.1	Definition	
1.2.1	Definition	
1.4.2.2.4	Tillstånd	Tillsynsmyndighet
1.5.1.1	Godkännande	Räddningsverket
1.6.6.1	Godkännande	SSI/SKI
1.6.6.2.	Godkännande	SSI/SKI
1.6.6.3	Godkännande	SSI/SKI
1.7.1.2	Godkännande	SSI/SKI
1.7.2.2	Tillsyn	SSI/SKI
1.7.3	Godkännande	SSI/SKI
1.7.4.1	Godkännande	SSI/SKI
1.7.4.2	Tillstånd	SSI/SKI
1.8.1.1	Tillsyn	Tillsynsmyndighet

<i>Avsnitt</i>	<i>Anmärkning</i>	<i>Behörig myndighet</i>
1.8.1.2	Tillsyn	Tillsynsmyndighet
1.8.1.3	Tillsyn	Tillsynsmyndighet
1.8.1.4	Tillsyn	Tillsynsmyndighet
1.8.2.2	Anmälan	Räddningsverket
1.8.2.3	Anmälan	Räddningsverket
1.8.3.2	Beslut	Räddningsverket
1.8.3.5	Anmälan	Räddningsverket
1.8.3.7	Tillstånd	Räddningsverket
1.8.3.8	Godkännande	Räddningsverket
1.8.3.10	Godkännande	Räddningsverket
1.8.3.14	Åliggande	Räddningsverket
1.8.3.16	Godkännande	Räddningsverket
1.8.4	Förteckning	Räddningsverket
1.8.5.1	Anmälan	Räddningsverket
1.8.5.3	Tillsyn	Räddningsverket
1.8.5.4	Förlaga	
1.9	Rubrik	
1.9.4	Anmälan	Räddningsverket

Kapitel 2

<i>Avsnitt</i>	<i>Anmärkning</i>	<i>Behörig myndighet</i>
2.2.1.1.3	Tillstånd	Räddningsverket
2.2.1.1.7	Tillstånd	Räddningsverket
2.2.1.3	Tillstånd	Räddningsverket
2.2.2.1.5	Tillstånd	Räddningsverket
2.2.41.1.13	Tillstånd	Räddningsverket
2.2.52.1.8	Tillstånd	Räddningsverket
2.2.52.1.13	Tillstånd	Räddningsverket
2.2.62.1.5 Anm	Tillstånd	Läkemedelsverket Socialstyrelsen Jordbruksverket Fiskeriverket Smittskyddsinstitutet Arbetsmiljöverket
2.2.62.1.7	Tillstånd	Läkemedelsverket
2.2.7.2	Definition	SSI/SKI
2.2.7.4.2	Provning	SSI/SKI
2.2.7.4.8	Provning	SSI/SKI

<i>Avsnitt</i>	<i>Anmärkning</i>	<i>Behörig myndighet</i>
2.2.1.1.3	Tillstånd	Räddningsverket
2.2.7.7.2.2	Tillstånd	SSI/SKI
2.2.9.1.12	Tillstånd	Jordbruksverket Fiskeriverket Natur- vårdsverket

Kapitel 3

<i>Avsnitt</i>	<i>Anmärkning</i>	<i>Behörig myndighet</i>
3.1.2.6	Tillstånd	Räddningsverket
3.3.1 nr 16	Tillstånd	Räddningsverket
3.3.1 nr 178	Tillstånd	Räddningsverket
3.3.1 nr 181	Transporttillstånd	Räddningsverket
3.3.1 nr 237	Klassificering	Räddningsverket
3.3.1 nr 239	Tillstånd	Räddningsverket
3.3.1 nr 250	Tillstånd	Räddningsverket
3.3.1 nr 266	Tillstånd	Räddningsverket
3.3.1 nr 271	Klassificering	Räddningsverket
3.3.1 nr 272	Tillstånd	Räddningsverket
3.3.1 nr 278	Tillstånd	Räddningsverket
3.3.1 nr 283 (d)	Tillstånd	Räddningsverket
3.3.1 nr 288	Tillstånd	Räddningsverket
3.3.1 nr 309	Tillstånd	Räddningsverket
3.3.1 nr 636	Tillstånd	Räddningsverket
3.3.1 nr 645	Tillstånd	Räddningsverket

Kapitel 4

<i>Avsnitt</i>	<i>Anmärkning</i>	<i>Behörig myndighet</i>
4.1.1.15	Godkännande	Behörigt organ
4.1.2.2 (b)	Godkännande	Räddningsverket
4.1.3.8.1	Godkännande	Behörigt organ
4.1.3.8.2	Godkännande	Räddningsverket
4.1.4P099	Godkännande	Räddningsverket
4.1.4P101	Godkännande	Räddningsverket
4.1.4P200 (8)	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
4.1.4P200 (9) t:	Godkännande	Räddningsverket eller

<i>Avsnitt</i>	<i>Anmärkning</i>	<i>Behörig myndighet</i>
		behörigt organ
4.1.4P200 9 v:	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
4.1.4P200 9 (ac)	Kontroll	Räddningsverket eller behörigt organ
4.1.4P201 (1)	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
4.1.4 P203 (8)	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
4.1.4P405 (2)	Godkännande	Räddningsverket
4.1.4P601 3(g)	Godkännande	Behörigt organ
4.1.4P902	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
4.1.4P905 1. (b)	Godkännande	Räddningsverket
4.1.4 IBC99	Godkännande	Räddningsverket
4.1.4 IBC520	Godkännande	Räddningsverket
4.1.4 LP 99	Godkännande	Räddningsverket
4.1.4 LP902	Godkännande	Räddningsverket
4.1.4.4 PR6	Godkännande	Behörigt organ
4.1.5.15	Godkännande	Räddningsverket
4.1.5.18	Godkännande	Räddningsverket
4.1.7.2.2	Godkännande	Räddningsverket
4.1.10.4	Godkännande	Räddningsverket
MP21 iii		
4.2.1.7	Tillsyn	Tillsynsmyndighet eller behörigt organ,
4.2.1.8	Tillsyn	Tillsynsmyndighet, räddningsverket
4.2.1.9.1	Godkännande	Behörigt organ
4.2.1.9.4.1	Godkännande	Räddningsverket
4.2.1.13.1	Anmälan	Räddningsverket
4.2.1.13.3	Anmälan	Räddningsverket
4.2.1.15.2	Godkännande	SSI/SKI
4.2.2.5	Tillsyn	Tillsynsmyndighet, räddningsverket
4.2.3.4	Tillsyn	Tillsynsmyndighet, räddningsverket
4.2.3.6.4	Godkännande	Räddningsverket
4.2.3.7.1	Godkännande	Räddningsverket
4.2.5.1.1	Tillstånd	Räddningsverket

<i>Avsnitt</i>	<i>Anmärkning</i>	<i>Behörig myndighet</i>
4.2.5.2.6 fotnot	Godkännande	Räddningsverket
4.2.5.3TP4	Godkännande	Räddningsverket
4.2.4.3TP9	Godkännande	Räddningsverket
4.2.4.3TP10	Godkännande	Behörigt organ
4.2.4.3TP16	Godkännande	Behörigt organ
4.2.4.3TP23	Tillstånd	SSI/SKI
4.2.4.3TP24	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
4.3.2.1.5 fotnot	Rådgivning	Räddningsverket eller behörigt organ
4.3.3.2.5	Godkännande	Behörigt organ

Kapitel 5

<i>Avsnitt</i>	<i>Anmärkning</i>	<i>Behörig myndighet</i>
5.1.5.2.1	Godkännande	SSI/SKI
5.1.5.2.2	Godkännande	SSI/SKI
5.1.5.2.3	Godkännande	SSI/SKI
5.1.5.2.4	Godkännande	SSI/SKI
5.1.5.3	Rubrik	
5.1.5.3.1	Godkännande	SSI/SKI
5.1.5.3.3	Godkännande	SSI/SKI
5.1.5.4Anm 1	Sammanfattning	SSI/SKI
5.1.5.4 tabellhuvud	Rubrik	
5.2.1.7.4	Godkännande	SSI/SKI
5.2.1.7.5	Godkännande	SSI/SKI
5.2.2.1.9 (a)	Godkännande	Räddningsverket
5.2.2.1.11.3	Godkännande	SSI/SKI
5.4.1.2.1 (c)	Godkännande	Räddningsverket
5.4.1.2.1 (e)	Godkännande	Räddningsverket
5.4.1.2.1 (g)	Godkännande	Räddningsverket
5.4.1.2.3.2	Godkännande	Räddningsverket
5.4.1.2.3.3	Godkännande	Räddningsverket
5.4.1.2.5.1 (j)	Godkännande	SSI/SKI
5.4.1.2.5.2	Godkännande	SSI/SKI
5.4.1.2.5.3	Undantag	SSI/SKI
5.4.2	Tillstånd	Hänvisning till IMDG- koden
fotnot 5.4.2.1 .2		
5.4.2 fotnot	Godkännande	Hänvisning till IMDG-

<i>Avsnitt</i>	<i>Anmärkning</i>	<i>Behörig myndighet</i>
5.4.2.1 .4		koden
5.4.3.3	Godkännande	Räddningsverket
5.5.1.2 (a)	Godkännande	Socialstyrelsen, Smittskyddsinstitutet
5.5.1.3	Godkännande	Jordbruksverket, Fiskeriverket, Socialstyrelsen, Smittskyddsinstitutet

Kapitel 6

<i>Avsnitt</i>	<i>Anmärkning</i>	<i>Behörig myndighet</i>
6.1.1.2	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
6.1.1.4	Godkännande	Behörigt organ
6.1.3.1 (g)	Godkännande	Behörigt organ
6.1.3.7	Godkännande	Behörigt organ
6.1.3.8	Godkännande	Behörigt organ
6.1.4.8.8	Godkännande	Behörigt organ
6.1.4.13.7	Godkännande	Behörigt organ
6.1.5.1.1	Godkännande	Räddningsverket
6.1.5.1.3	Godkännande	Behörigt organ
6.1.5.1.5	Godkännande	Behörigt organ
6.1.5.1.8	Tillsyn	Räddningsverket
6.1.5.1.10	Godkännande	Behörigt organ
6.1.5.2.5	Godkännande	Räddningsverket
6.1.5.9.2	Tillsyn	Räddningsverket
6.2.1.1.2	Godkännande	Räddningsverket
6.2.1.4.1	Godkännande	Behörigt organ
6.2.1.4.2	Godkännande	Behörigt organ
6.2.1.4.3	Godkännande	Behörigt organ
6.2.1.4.5	Godkännande	Behörigt organ
6.2.1.5.2	Godkännande	Räddningsverket
6.2.1.6.1	Godkännande	Behörigt organ
6.2.1.7.1 (d)	Märkning	Räddningsverket eller behörigt organ
6.2.1.7.3 (m)	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
6.2.1.7.6	Godkännande	Räddningsverket

<i>Avsnitt</i>	<i>Anmärkning</i>	<i>Behörig myndighet</i>
6.2.1.7.7	Tillstånd	Räddningsverket
6.2.3	Godkännande	Räddningsverket
6.2.3.2.2	Godkännande	Räddningsverket
6.2.5	Godkännande	Räddningsverket
6.2.5.1.2	Godkännande	Räddningsverket
6.2.5.6.1	Godkännande	Räddningsverket
6.2.5.6.2.1	Godkännande	Räddningsverket, Behörigt organ
6.2.5.6.2.2	Godkännande	Räddningsverket
6.2.5.6.2.3	Godkännande	Räddningsverket
6.2.5.6.2.4	Godkännande	Räddningsverket godkänner behörigt organ
6.2.5.6.2.6	Godkännande	Räddningsverket
6.2.5.6.3.2	Godkännande	Räddningsverket, Behörigt organ
6.2.5.6.3.3	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
6.2.5.6.4.2	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ Tillsynsmyndighet, räddningsverket
6.2.5.6.4.3 (e)	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
6.2.5.6.4.4	Godkännande	Räddningsverket eller Behörigt organ
6.2.5.6.4.5	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
6.2.5.6.4.6	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
6.2.5.6.4.8 (b)	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
6.2.5.6.4.9	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
6.2.5.6.4.10	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
6.2.5.6.4.11	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
6.2.5.7.1 (d)	Godkännande	Räddningsverket
6.2.5.7.3 (n)	Godkännande	Räddningsverket

<i>Avsnitt</i>	<i>Anmärkning</i>	<i>Behörig myndighet</i>
6.2.5.7.6	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
6.3.1.1 (f)	Märkning	Behörigt organ
6.3.2.7	Godkännande	Behörigt organ
6.3.3.2	Tillsyn	Tillsynsmyndighet, räddningsverket
6.4.6.4	Godkännande	SSI/SKI
6.4.7.6	Godkännande	SSI/SKI
6.4.9.1	Godkännande	SSI/SKI
6.4.9.2	Godkännande	SSI/SKI
6.4.11.6	Godkännande	SSI/SKI, ev. behörigt organ
6.4.21.1	Godkännande	SSI/SKI, ev. behörigt organ
6.4.21.3	Godkännande	SSI/SKI, ev. behörigt organ
6.4.22.1 (b)	Godkännande	SSI/SKI
6.4.22.6	Godkännande	SSI/SKI
6.4.23.3	Godkännande	SSI/SKI
6.4.23.6	Godkännande	SSI/SKI
6.4.23.7	Godkännande	SSI/SKI
6.4.23.9	Godkännande	SSI/SKI
6.4.23.10	Godkännande	SSI/SKI
6.4.23.11	Godkännande	SSI/SKI
6.4.23.12 (b)	Godkännande	SSI/SKI
6.4.23.13	Godkännande	SSI/SKI
6.4.23.14	Godkännande	SSI/SKI
6.4.23.15	Tillsyn	SSI/SKI
6.4.23.16	Godkännande	SSI/SKI
6.5.1.1.2	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
6.5.1.1.3	Godkännande	Räddningsverket
6.5.1.6.1	Godkännande	Behörigt organ
6.5.1.6.4	Godkännande	Räddningsverket
6.5.1.6.7	Tillsyn	Tillsynsmyndighet, räddningsverket
6.5.2.1.1 (f)	Godkännande	Behörigt organ
6.5.2.2.3 (a)	Godkännande	Behörigt organ
6.5.2.2.4	Godkännande	Behörigt organ
6.5.4.1.1	Godkännande	Räddningsverket

<i>Avsnitt</i>	<i>Anmärkning</i>	<i>Behörig myndighet</i>
6.5.4.2.1	Godkännande	Räddningsverket
6.5.4.2.2	Godkännande	Behörigt organ
6.5.4.3.4	Godkännande	Räddningsverket
6.5.4.13.2	Tillsyn	Tillsynsmyndighet
6.5.4.14.1	Godkännande	Räddningsverket
6.6.1.2	Godkännande	Behörigt organ
6.6.1.3	Godkännande	Räddningsverket
6.6.3.1 (f)	Godkännande	Behörigt organ
6.6.5.1.1	Godkännande	Räddningsverket
6.6.5.1.3	Godkännande	Behörigt organ
6.6.5.1.5	Godkännande	Behörigt organ
6.6.5.1.7	Tillsyn	Räddningsverket eller behörigt organ
6.6.5.1.8	Godkännande	Behörigt organ
6.6.5.4.3	Tillsyn	Tillsynsmyndighet
6.7.1.2	Godkännande	Räddningsverket
6.7.1.3	Godkännande	Räddningsverket
6.7.2.1	Definition	
6.7.2.2.1	Godkännande	Räddningsverket
6.7.2.2.14	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.3.1	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.3.3.1	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.4.3	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.6.2	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.6.3	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.6.4	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.7.1	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.8.3	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.10.1	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.12.2.4	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.18.1	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.19.5	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.19.6 (b)	Godkännande	Räddningsverket
6.7.2.19.9	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.19.10	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.20.1	Märkning	Information om be- hörigt organ
6.7.3.1	Definition	
6.7.3.2.1	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ

<i>Avsnitt</i>	<i>Anmärkning</i>	<i>Behörig myndighet</i>
6.7.3.2.11	Godkännande	Behörigt organ
6.7.3.3.3.1	Godkännande	Behörigt organ
6.7.3.7.3	Godkännande	Behörigt organ
6.7.3.8.1.2	Godkännande	Behörigt organ
6.7.3.14.1	Godkännande	Behörigt organ
6.7.3.15.3	Tillstånd	Behörigt organ
6.7.3.15.5	Godkännande	Behörigt organ
6.7.3.15.6 (b)	Godkännande	Räddningsverket
6.7.3.15.9	Godkännande	Behörigt organ
6.7.3.15.10	Godkännande	Behörigt organ
6.7.3.16.1	Märkning	Information om behörigt organ
6.7.4.1	Definition	
6.7.4.2.1	Godkännande	Räddningsverket
6.7.4.2.8.1	Godkännande	Behörigt organ
6.7.4.2.8.2	Godkännande	Behörigt organ
6.7.4.2.14	Godkännande	Behörigt organ
6.7.4.3.3.1	Godkännande	Behörigt organ
6.7.4.5.10	Godkännande	Behörigt organ
6.7.4.6.4	Godkännande	Behörigt organ
6.7.4.7.4	Godkännande	Behörigt organ
6.7.4.13.1	Godkännande	Behörigt organ
6.7.4.14.3	Tillstånd	Behörigt organ
6.7.4.14.6 (b)	Godkännande	Räddningsverket
6.7.4.14.10	Godkännande	Behörigt organ
6.7.4.14.11	Godkännande	Behörigt organ
6.7.4.15.1	Märkning	Information om behörigt organ
6.7.5.1	Definition	
6.7.5.2.9	Godkännande	Räddningsverket
6.7.5.4.1	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
6.7.5.4.3	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
6.7.5.11.1	Godkännande	Behörigt organ
6.7.5.12.3	Tillstånd	Behörigt organ
6.7.5.12.7	Godkännande	Behörigt organ
6.7.5.13.1	Märkning	Information om behörigt organ
6.8.2.1.4	Godkännande	Räddningsverket

<i>Avsnitt</i>	<i>Anmärkning</i>	<i>Behörig myndighet</i>
6.8.2.1.16	Godkännande	Behörigt organ
6.8.2.1.19	Godkännande	Behörigt organ
6.8.2.1.20 (a)	Godkännande	Behörigt organ
6.8.2.1.23	Godkännande	Behörigt organ
6.8.2.2.2	Godkännande	Behörigt organ
6.8.2.3.1	Godkännande	Behörigt organ
6.8.2.4.1 fotnot 9)	Godkännande	Behörigt organ
6.8.2.4.2	Godkännande	Behörigt organ
6.8.2.4.5	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ,
6.8.2.7	Godkännande	Räddningsverket
6.8.3.2.16	Godkännande	Behörigt organ
6.8.3.2.24	Godkännande	Behörigt organ
6.8.3.4.4	Godkännande	Behörigt organ
6.8.3.4.6 (b)	Godkännande	Behörigt organ
6.8.3.4.12	Godkännande	Behörigt organ
6.8.3.4.11	Godkännande	Behörigt organ
fotnot 13		
6.8.3.4.16	Godkännande	Behörigt organ
6.8.3.7	Godkännande	Räddningsverket
6.8.3.5.10	Märkning	Behörigt organ
6.8.4 TE1	Godkännande	Behörigt organ
6.8.4 TA2	Godkännande	Räddningsverket
6.8.4 TT2	Godkännande	Behörigt organ
6.8.4 TT7	Godkännande	SSI/SKI
6.8.5.2.2	Godkännande	Behörigt organ
6.9.1.1	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
6.9.2.1	Godkännande	Räddningsverket
6.9.2.5	Godkännande	Räddningsverket
6.9.2.13	Godkännande	Behörigt organ
6.9.2.14.4	Godkännande	Behörigt organ
6.9.2.14.5	Godkännande	Behörigt organ
6.9.4.2.4	Godkännande	Behörigt organ
6.9.4.4.1	Godkännande	Behörigt organ
6.9.5.3	Godkännande	Behörigt organ

Kapitel 7

<i>Avsnitt</i>	<i>Anmärkning</i>	<i>Behörig myndighet</i>
7.3.3 VV12	Godkännande	Räddningsverket
7.3.3 VV13	Godkännande	Räddningsverket
7.5.1.4	Godkännande	Räddningsverket
7.5.2.2 fotnot a)	Godkännande	Räddningsverket
7.5.11 CW1	Tillstånd	Polisen
7.5.11CW33(3.2)	Godkännande	SSI/SKI
7.5.11 CW33(5.1)	Godkännande	SSI/SKI
7.5.11 CW33(6)	Underrättelse	SSI/SKI

Kapitel 8

<i>Avsnitt</i>	<i>Anmärkning</i>	<i>Behörig myndighet</i>
8.1.4.4	Godkännande	Räddningsverket
8.2.1.1	Godkännande	Räddningsverket
8.2.1.2	Godkännande	Räddningsverket
8.2.1.5	Godkännande	Räddningsverket
8.2.1.7	Godkännande	Räddningsverket
8.2.1.8	Godkännande	Räddningsverket
8.2.2.4.2	Godkännande	Räddningsverket
8.2.2.6.1	Godkännande	Räddningsverket
8.2.2.6.4	Tillsyn	Räddningsverket
8.2.2.6.5	Godkännande	Räddningsverket
8.2.2.6.7	Godkännande	Räddningsverket
8.2.2.7.1.3	Godkännande	Räddningsverket
8.2.2.7.1.5	Tillsyn	Räddningsverket
8.5 S1 (2)	Godkännande	Räddningsverket
8.5 S1 (4)	Tillstånd	Polisen
8.5 S1 (5) (b)	Föreskrifter	Räddningsverket
8.5 S8	Godkännande	Polisen
8.5 S9	Godkännande	Polisen
8.5 S13	Godkännande	SSI/SKI
8.5 S21	Underrättelse	Polisen, räddnings- tjänsten

Kapitel 9 – 13

<i>Avsnitt</i>	<i>Anmärkning</i>	<i>Behörig myndighet</i>
9.1.2.1.2	Godkännande	Behörigt organ
9.1.2.1.3	Godkännande	Behörigt organ
9.1.2.2.1	Godkännande	AB svensk Bilprovning
10.1.5	Godkännande	AB svensk Bilprovning
13.2.2.5.3	Godkännande	Behörigt organ

Behörig myndighet för järnvägstransporter

Behörig myndighet enligt RID

Sammanställning över avsnitt i Statens räddningsverks föreskrifter om transport av farligt gods på järnväg, RID-S, (SRVFS 2002:2) där begreppen behörig myndighet, utsedd myndighet, utsedd kontrollant eller utsett organ används. Under rubriken anmärkning anges mycket kort vad avsnittet avser. Rubriken behörig myndighet anger den eller de myndigheter som kan ha uppgiften enligt lagen (1982:821) om transport av farligt gods och de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Kapitel 1

<i>Avsnitt</i>	<i>Anmärkning</i>	<i>Behörig myndighet</i>
1.1.2.2	Rubrik	
1.2.1	Definition	
1.2.1	Definition	
1.2.1	Definition	
1.2.1	Definition	
1.4.2.2.4	Tillstånd	Tillsynsmyndighet
1.5.1.1	Godkännande	Räddningsverket
1.6.6.1	Godkännande	SSI/SKI
1.6.6.2.1	Godkännande	SSI/SKI
1.6.6.3	Godkännande	SSI/SKI
1.7.1.2	Godkännande	SSI/SKI
1.7.2.2	Tillsyn	SSI/SKI
1.7.3	Godkännande	SSI/SKI
1.7.4.1	Godkännande	SSI/SKI
1.7.4.2	Tillstånd	SSI/SKI
1.8.1.1	Tillsyn	Tillsynsmyndighet
1.8.1.2	Tillsyn	Tillsynsmyndighet

<i>Avsnitt</i>	<i>Anmärkning</i>	<i>Behörig myndighet</i>
1.8.1.3	Tillsyn	Tillsynsmyndighet
1.8.1.4	Tillsyn	Tillsynsmyndighet
1.8.2.2	Anmälan	Räddningsverket
1.8.2.3	Anmälan	Räddningsverket
1.8.3.2	Beslut	Räddningsverket
1.8.3.5	Anmälan	Räddningsverket
1.8.3.7	Tillstånd	Räddningsverket
1.8.3.8	Godkännande	Räddningsverket
1.8.3.10	Godkännande	Räddningsverket
1.8.3.14	Åliggande	Räddningsverket
1.8.3.16	Godkännande	Räddningsverket
1.8.4	Förteckning	Räddningsverket
1.8.5.1	Anmälan	Räddningsverket
1.8.5.3	Tillsyn	Räddningsverket
1.8.5.4	Förlaga	
1.9	Rubrik	
1.9.1	Beslut	

Kapitel 2

<i>Avsnitt</i>	<i>Anmärkning</i>	<i>Behörig myndighet</i>
2.2.1.1.3	Tillstånd	Räddningsverket
2.2.1.1.7	Tillstånd	Räddningsverket
2.2.1.3	Tillstånd	Räddningsverket
2.2.2.1.5	Tillstånd	Räddningsverket
2.2.41.1.13	Tillstånd	Räddningsverket
2.2.52.1.8	Tillstånd	Räddningsverket
2.2.52.1.13	Tillstånd	Räddningsverket
2.2.62.1.5 Anm	Tillstånd	Läkemedelsverket Socialstyrelsen Jord- bruksverket Fiskeri- verket Smittskyddsinsti- tutet Arbetsmiljöverket
2.2.62.1.7	Tillstånd	Läkemedelsverket, Socialstyrelsen, Jord- bruksverket, Fiskeri- verket, Smittskyddsinsti- tutet, Arbetsmiljöverket
2.2.7.2	Definition	SSI/SKI

<i>Avsnitt</i>	<i>Anmärkning</i>	<i>Behörig myndighet</i>
2.2.7.2	Definition	SSI/SKI
2.2.7.4.2	Provning	SSI/SKI
2.2.7.4.8	Provning	SSI/SKI
2.2.7.7.2.2	Tillstånd	SSI/SKI
2.2.9.1.12	Tillstånd	Jordbruksverket, Fiskeriverket, Natur- vårdsverket

Kapitel 3

<i>Avsnitt</i>	<i>Anmärkning</i>	<i>Behörig myndighet</i>
3.1.2.6	Tillstånd	Räddningsverket
3.3.1 nr 16	Tillstånd	Räddningsverket
3.3.1 nr 178	Tillstånd	Räddningsverket
3.3.1 nr 181	Tillstånd	Räddningsverket
3.3.1 nr 237	Klassificering	Räddningsverket
3.3.1 nr 239	Tillstånd	Räddningsverket
3.3.1 nr 250	Tillstånd	Räddningsverket
3.3.1 nr 266	Tillstånd	Räddningsverket
3.3.1 nr 271	Klassificering	Räddningsverket
3.3.1 nr 272	Tillstånd	Räddningsverket
3.3.1 nr 278	Tillstånd	Räddningsverket
3.3.1 nr 283 (d)	Tillstånd	Räddningsverket
3.3.1 nr 288	Tillstånd	Räddningsverket
3.3.1 nr 309	Tillstånd	Räddningsverket
3.3.1 nr 636	Tillstånd	Räddningsverket
3.3.1 nr 645	Tillstånd	Räddningsverket

Kapitel 4

<i>Avsnitt</i>	<i>Anmärkning</i>	<i>Behörig myndighet</i>
4.1.1.15	Godkännande	Behörigt organ
4.1.2.2 (b)	Godkännande	Räddningsverket
4.1.3.8.1	Godkännande	Behörigt organ
4.1.3.8.2	Godkännande	Räddningsverket
4.1.4P099	Godkännande	Räddningsverket
4.1.4P101	Godkännande	Räddningsverket
4.1.4P200 (8)	Godkännande	Räddningsverket eller

<i>Avsnitt</i>	<i>Anmärkning</i>	<i>Behörig myndighet</i>
		behörigt organ
4.1.4P200 (9) t:	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
4.1.4P200 9 (ac)	Kontroll	Räddningsverket eller behörigt organ
4.1.4P201 (1)	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
4.1.4 P203 (8)	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
4.1.4P405 (2)	Godkännande	Räddningsverket
4.1.4P601 3(g)	Godkännande	Behörigt organ
4.1.4P902	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
4.1.4P905 1. (b)	Godkännande	Räddningsverket
4.1.4 IBC99	Godkännande	Räddningsverket
4.1.4 IBC520	Godkännande	Räddningsverket
4.1.4 LP 99	Godkännande	Räddningsverket
4.1.4 LP902	Godkännande	Räddningsverket
4.1.4.4 PR6	Godkännande	Behörigt organ
4.1.5.15	Godkännande	Räddningsverket
4.1.5.18	Godkännande	Räddningsverket
4.1.7.2.2	Godkännande	Räddningsverket
4.1.10.4 MP21 iii	Godkännande	Räddningsverket
4.2.1.7	Tillsyn	Tillsynsmyndighet eller behörigt organ,
4.2.1.8	Tillsyn	Tillsynsmyndighet eller räddningsverket
4.2.1.9.1	Godkännande	Behörigt organ
4.2.1.9.4.1	Godkännande	Räddningsverket
4.2.1.13.1	Anmälan	Räddningsverket
4.2.1.13.3	Anmälan	Räddningsverket
4.2.1.15.2	Godkännande	SSI/SKI
4.2.2.5	Tillsyn	Tillsynsmyndighet eller räddningsverket
4.2.3.4	Tillsyn	Tillsynsmyndighet eller räddningsverket
4.2.3.6.4	Godkännande	Räddningsverket
4.2.3.7.1	Godkännande	Räddningsverket
4.2.5.1.1	Tillstånd	Räddningsverket
4.2.5.3TP4	Godkännande	Räddningsverket

<i>Avsnitt</i>	<i>Anmärkning</i>	<i>Behörig myndighet</i>
4.2.4.3TP9	Godkännande	Räddningsverket
4.2.4.3TP10	Godkännande	Behörigt organ
4.2.4.3TP16	Godkännande	Behörigt organ
4.2.4.3TP23	Tillstånd	SSI/SKI
4.2.4.3TP24	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
4.3.2.1.5 fotnot	Rådgivning	Räddningsverket eller behörigt organ
4.3.3.2.5	Godkännande	Behörigt organ

Kapitel 5

<i>Avsnitt</i>	<i>Anmärkning</i>	<i>Behörig myndighet</i>
5.1.5.2.1	Godkännande	SSI/SKI
5.1.5.2.2	Godkännande	SSI/SKI
5.1.5.2.3	Godkännande	SSI/SKI
5.1.5.2.4	Godkännande	SSI/SKI
5.1.5.3	Rubrik	
5.1.5.3.1	Godkännande	SSI/SKI
5.1.5.3.3	Godkännande	SSI/SKI
5.1.5.4Anm 1	Sammanfattning	SSI/SKI
5.1.5.4 tabellhuvud	Rubrik	
5.2.1.5	Godkännande	Försvarsmakten
5.2.1.7.4	Godkännande	SSI/SKI
5.2.1.7.5	Godkännande	SSI/SKI
5.2.2.1.9 (a)	Godkännande	Räddningsverket
5.2.2.1.11.3	Godkännande	SSI/SKI
5.4.1.2.1 (c)	Godkännande	Räddningsverket
5.4.1.2.1 (e)	Godkännande	Räddningsverket
5.4.1.2.1 (f)	Godkännande	Försvarsmakten
5.4.1.2.1 (g)	Godkännande	Räddningsverket
5.4.1.2.3.2	Godkännande	Räddningsverket
5.4.1.2.3.3	Godkännande	Räddningsverket
5.4.1.2.5.1 (j)	Godkännande	SSI/SKI
5.4.1.2.5.2	Godkännande	SSI/SKI
5.4.1.2.5.3	Undantag	SSI/SKI
5.4.2 fotnot 5.4.2.1.2	Tillstånd	Hänvisning till IMDG- koden
5.4.2 fotnot 5.4.2.1.4	Godkännande	Hänvisning till IMDG-

<i>Avsnitt</i>	<i>Anmärkning</i>	<i>Behörig myndighet</i>
		koden
5.5.1.2 (a)	Godkännande	Socialstyrelsen, Smittskyddsinstitutet
5.5.1.3	Godkännande	Jordbruksverket, Fisk- eriverket, Socialstyrelsen, Smittskyddsinstitutet

Kapitel 6

<i>Avsnitt</i>	<i>Anmärkning</i>	<i>Behörig myndighet</i>
6.1.1.2	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
6.1.1.4	Godkännande	Behörigt organ
6.1.3.1 (g)	Godkännande	Behörigt organ
6.1.3.7	Godkännande	Behörigt organ
6.1.3.8	Godkännande	Behörigt organ
6.1.4.8.8	Godkännande	Behörigt organ
6.1.4.13.7	Godkännande	Behörigt organ
6.1.5.1.1	Godkännande	Räddningsverket
6.1.5.1.3	Godkännande	Behörigt organ
6.1.5.1.5	Godkännande	Behörigt organ
6.1.5.1.8	Tillsyn	Räddningsverket
6.1.5.1.10	Godkännande	Behörigt organ
6.1.5.2.5	Godkännande	Räddningsverket
6.1.5.9.2	Tillsyn	Räddningsverket
6.2.1.1.2	Godkännande	Räddningsverket
6.2.1.4.1	Godkännande	Behörigt organ
6.2.1.4.2	Godkännande	Behörigt organ
6.2.1.4.3	Godkännande	Behörigt organ
6.2.1.4.5	Godkännande	Behörigt organ
6.2.1.5.2	Godkännande	Räddningsverket
6.2.1.6.1	Godkännande	Behörigt organ
6.2.1.7.1 (d)	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
6.2.1.7.3 (m)	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
6.2.1.7.6	Godkännande	Räddningsverket
6.2.1.7.7	Tillstånd	Räddningsverket

<i>Avsnitt</i>	<i>Anmärkning</i>	<i>Behörig myndighet</i>
6.2.3	Godkännande	Räddningsverket
6.2.3.2.2	Godkännande	Räddningsverket
6.2.5	Godkännande	Räddningsverket
6.2.5.1.2	Godkännande	Räddningsverket
6.2.5.6.1	Godkännande	Räddningsverket
6.2.5.6.2.1	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
6.2.5.6.2.2	Godkännande	Räddningsverket
6.2.5.6.2.3	Godkännande	Räddningsverket
6.2.5.6.2.4	Godkännande	Räddningsverket god- känner behörigt organ
6.2.5.6.2.6	Godkännande	Räddningsverket
6.2.5.6.3.2	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
6.2.5.6.3.3	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
6.2.5.6.4.2	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
6.2.5.6.4.3 (e)	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
6.2.5.6.4.4	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
6.2.5.6.4.5	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
6.2.5.6.4.6	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
6.2.5.6.4.8 (b)	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
6.2.5.6.4.9	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
6.2.5.6.4.10	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
6.2.5.6.4.11	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
6.2.5.7.1 (d)	Godkännande	Räddningsverket
6.2.5.7.3 (n)	Godkännande	Räddningsverket
6.2.5.7.6	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
6.3.1.1 (f)	Märkning	Behörigt organ
6.3.2.7	Godkännande	Behörigt organ,

<i>Avsnitt</i>	<i>Anmärkning</i>	<i>Behörig myndighet</i>
6.3.3.2	Tillsyn	tillsynsmyndighet, räddningsverket
6.4.6.4	Godkännande	SSI/SKI
6.4.7.6	Godkännande	SSI/SKI
6.4.9.1	Godkännande	SSI/SKI
6.4.9.2	Godkännande	SSI/SKI
6.4.11.6	Godkännande	SSI/SKI, ev. behörigt organ
6.4.21.1	Godkännande	SSI/SKI, ev. behörigt organ
6.4.21.3	Godkännande	SSI/SKI, ev. behörigt organ
6.4.22.1 (b)	Godkännande	SSI/SKI
6.4.22.6	Godkännande	SSI/SKI
6.4.23.3	Godkännande	SSI/SKI
6.4.23.6	Godkännande	SSI/SKI
6.4.23.7	Godkännande	SSI/SKI
6.4.23.9	Godkännande	SSI/SKI
6.4.23.10	Godkännande	SSI/SKI
6.4.23.11	Godkännande	SSI/SKI
6.4.23.12 (b)	Godkännande	SSI/SKI
6.4.23.13	Godkännande	SSI/SKI
6.4.23.14	Godkännande	SSI/SKI
6.4.23.15	Tillsyn	SSI/SKI
6.4.23.16	Godkännande	SSI/SKI
6.5.1.1.2	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
6.5.1.1.3	Godkännande	Räddningsverket
6.5.1.6.1	Godkännande	Behörigt organ
6.5.1.6.4	Godkännande	Räddningsverket
6.5.1.6.7	Tillsyn	Tillsynsmyndighet, Räddningsverket
6.5.2.1.1 (f)	Godkännande	Behörigt organ
6.5.2.2.3 (a)	Godkännande	Behörigt organ
6.5.2.2.4	Godkännande	Behörigt organ
6.5.4.1.1	Godkännande	Räddningsverket
6.5.4.2.1	Godkännande	Räddningsverket
6.5.4.2.2	Godkännande	Behörigt organ
6.5.4.3.4	Godkännande	Räddningsverket
6.5.4.13.2	Tillsyn	Tillsynsmyndighet

<i>Avsnitt</i>	<i>Anmärkning</i>	<i>Behörig myndighet</i>
6.5.4.14.1	Godkännande	Räddningsverket
6.6.1.2	Godkännande	Behörigt organ
6.6.1.3	Godkännande	Räddningsverket
6.6.3.1 (f)	Godkännande	Behörigt organ
6.6.5.1.1	Godkännande	Räddningsverket
6.6.5.1.3	Godkännande	Behörigt organ
6.6.5.1.5	Godkännande	Behörigt organ
6.6.5.1.7	Tillsyn	Räddningsverket eller behörigt organ
6.6.5.1.8	Godkännande	Behörigt organ
6.6.5.4.3	Tillsyn	Tillsynsmyndighet
6.7.1.2	Godkännande	Räddningsverket
6.7.1.3	Godkännande	Räddningsverket
6.7.2.1	Definition	
6.7.2.2.1	Godkännande	Räddningsverket
6.7.2.2.14	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.3.1	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.3.3.1	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.4.3	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.6.2	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.6.3	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.6.4	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.7.1	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.8.3	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.10.1	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.12.2.4	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.18.1	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.19.5	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.19.6 (b)	Godkännande	Räddningsverket
6.7.2.19.9	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.19.10	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.20.1	Märkning	Information om behörigt organ
6.7.3.1	Definition	
6.7.3.2.1	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
6.7.3.2.11	Godkännande	Behörigt organ
6.7.3.3.3.1	Godkännande	Behörigt organ
6.7.3.7.3	Godkännande	Behörigt organ
6.7.3.8.1.2	Godkännande	Behörigt organ

<i>Avsnitt</i>	<i>Anmärkning</i>	<i>Behörig myndighet</i>
6.7.3.14.1	Godkännande	Behörigt organ
6.7.3.15.3	Tillstånd	Behörigt organ
6.7.3.15.5	Godkännande	Behörigt organ
6.7.3.15.6 (b)	Godkännande	Räddningsverket
6.7.3.15.9	Godkännande	Behörigt organ
6.7.3.15.10	Godkännande	Behörigt organ
6.7.3.16.1	Märkning	Information om behörigt organ
6.7.4.1	Definition	
6.7.4.2.1	Godkännande	Räddningsverket
6.7.4.2.8.1	Godkännande	Behörigt organ
6.7.4.2.8.2	Godkännande	Behörigt organ
6.7.4.2.14	Godkännande	Behörigt organ
6.7.4.3.3.1	Godkännande	Behörigt organ
6.7.4.5.10	Godkännande	Behörigt organ
6.7.4.6.4	Godkännande	Behörigt organ
6.7.4.7.4	Godkännande	Behörigt organ
6.7.4.13.1	Godkännande	Behörigt organ
6.7.4.14.3	Tillstånd	Behörigt organ
6.7.4.14.6 (b)	Godkännande	Räddningsverket
6.7.4.14.10	Godkännande	Behörigt organ
6.7.4.14.11	Godkännande	Behörigt organ
6.7.4.15.1	Märkning	Information om behörigt organ
6.7.5.1	Definition	
6.7.5.2.9	Godkännande	Räddningsverket
6.7.5.4.1	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
6.7.5.4.3	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
6.7.5.11.1	Godkännande	Behörigt organ
6.7.5.12.3	Tillstånd	Behörigt organ
6.7.5.12.7	Godkännande	Behörigt organ
6.7.5.13.1	Märkning	Information om behörigt organ
6.8.2.1.2	Hänvisning till järnvägens behöriga organ	Banverket
6.8.2.1.4	Godkännande	Räddningsverket
6.8.2.1.16	Godkännande	Behörigt organ
6.8.2.1.19	Godkännande	Behörigt organ

<i>Avsnitt</i>	<i>Anmärkning</i>	<i>Behörig myndighet</i>
6.8.2.1.23	Godkännande	Behörigt organ
6.8.2.2.2	Godkännande	Behörigt organ
6.8.2.3.1	Godkännande	Behörigt organ
6.8.2.4.1 fotnot 9)	Godkännande	Behörigt organ
6.8.2.4.2	Godkännande	Behörigt organ
6.8.2.4.5	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ,
6.8.2.7	Godkännande	Räddningsverket
6.8.3.2.16	Godkännande	Behörigt organ
6.8.3.2.24	Godkännande	Behörigt organ
6.8.3.4.4	Godkännande	Behörigt organ
6.8.3.4.6 (b)	Godkännande	Behörigt organ
6.8.3.4.12	Godkännande	Behörigt organ
6.8.3.4.11 fotnot 13	Godkännande	Behörigt organ
6.8.3.4.16	Godkännande	Behörigt organ
6.8.3.7	Godkännande	Räddningsverket
6.8.3.5.10	Märkning	Behörigt organ
6.8.4 TE1	Godkännande	Behörigt organ
6.8.4 TA2	Godkännande	Räddningsverket
6.8.4 TT2	Godkännande	Behörigt organ
6.8.4 TT7	Godkännande	SSI/SKI
6.8.5.2.2	Godkännande	Behörigt organ
6.9.1.1	Godkännande	Räddningsverket eller behörigt organ
6.9.2.1	Godkännande	Räddningsverket
6.9.2.5	Godkännande	Räddningsverket
6.9.2.13	Godkännande	Behörigt organ
6.9.2.14.4	Godkännande	Behörigt organ
6.9.2.14.5	Godkännande	Behörigt organ
6.9.4.2.4	Godkännande	Behörigt organ
6.9.4.4.1	Godkännande	Behörigt organ
6.9.5.3	Godkännande	Behörigt organ

Kapitel 7

<i>Avsnitt</i>	<i>Anmärkning</i>	<i>Behörig myndighet</i>
7.2.4 W2	Hänvisning till militär myndighet	Försvarsmakten
7.3.3 VW12	Godkännande	Räddningsverket

<i>Avsnitt</i>	<i>Anmärkning</i>	<i>Behörig myndighet</i>
7.3.3 VW13	Godkännande	Räddningsverket
7.4	Godkännande	Räddningsverket
7.5.2.2 fotnot a)	Godkännande	Räddningsverket
7.5.11CW33(3.2)	Godkännande	SSI/SKI
7.5.11 CW33(5.1)	Godkännande	SSI/SKI
7.5.11 CW33(6)	Underrättelse	SSI/SKI

Behörig myndighet för sjötransporter

Behörig myndighet enligt IMDG-koden

Sammanställning över avsnitt i IMDG-koden, som införts i svensk rätt genom Sjöfartsverkets föreskrifter om transport av farligt gods till sjöss av förpackat farligt gods (SJÖFS 2003:15), där begreppen behörig myndighet, utsedd myndighet, kontrollant eller utsett organ används. Under rubriken anmärkning anges mycket kort vad avsnittet avser. Rubriken behörig myndighet anger den eller de myndigheter som kan ha uppgiften enligt lagen (1982:821) om transport av farligt gods och de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Kapitel 1

<i>Avsnitt</i>	<i>Innehåll</i>	<i>Kommentar</i>
1.1.3.1.2	Godkännande	SSI/SKI
1.1.3.2.2	Godkännande	SSI/SKI
1.1.3.2.6	Godkännande	SSI/SKI
1.1.3.3.1	Godkännande	SSI/SKI
1.1.3.3.2	Tillsyn	SSI/SKI
1.1.3.4.1	Definition	
1.1.3.4.2	Godkännande	SSI/SKI
1.2.1	Definition	
1.2.1	Definition	
1.2.1	Definition	
1.3.1.2	Krav på utbildning	Sjöfartsverket
1.3.1.3	Utformning av utbildning	Sjöfartsverket

Kapitel 2

<i>Avsnitt</i>	<i>Innehåll</i>	<i>Kommentar</i>
2.0.0	Klassificering	Sjöfartsverket
2.1.3.2	Godkännande	Sjöfartsverket
2.1.3.4	Klassificering	Sjöfartsverket
2.2.2.1.2	Godkännande	Sjöfartsverket
2.2.3.1	Godkännande	Sjöfartsverket
2.4.2.3.2.4	Klassificering	Sjöfartsverket
2.5.3.2.5	Klassificering	Sjöfartsverket
2.6.3.1.4.2	Tillstånd	Sjöfartsverket
2.6.3.1.4.3	Tillstånd	Sjöfartsverket
2.7.2	Godkännande	SSI/SKI
2.7.4.2 (c)	Godkännande	SSI/SKI
2.7.4.8 (b)	Godkännande	SSI/SKI
2.7.7.2.2	Godkännande	SSI/SKI
2.10.2.7	Tillstånd	Sjöfartsverket

Kapitel 3

<i>Regel</i>	<i>Innehåll</i>	<i>Kommentar</i>
3.1.1.2	Klassificering	Sjöfartsverket
3.1.2.6.2	Godkännande	Sjöfartsverket
3.2.1 Kolumn 13	Godkännande	Sjöfartsverket
3.3.1 SP 16	Tillstånd	Sjöfartsverket
3.3.1 SP 76	Tillstånd	Sjöfartsverket
3.3.1 SP 133	Tillstånd	Sjöfartsverket
3.3.1 SP 178	Tillstånd	Sjöfartsverket
3.3.1 SP 179	Godkännande	Sjöfartsverket
3.3.1 SP 181	Godkännande	Sjöfartsverket
3.3.1 SP 232	Godkännande	Sjöfartsverket
3.3.1 SP 237	Klassificering	Sjöfartsverket
3.3.1 SP 239	Tillstånd	Sjöfartsverket
3.3.1 SP 250	Tillstånd	Sjöfartsverket
3.3.1 SP 266	Tillstånd	Sjöfartsverket
3.3.1 SP 271	Godkännande	Sjöfartsverket
3.3.1 SP 272	Tillstånd	Sjöfartsverket
3.3.1 SP 278	Tillstånd	Sjöfartsverket
3.3.1 SP 283	Godkännande	Sjöfartsverket
3.3.1 SP 288	Tillstånd	Sjöfartsverket

<i>Regel</i>	<i>Innehåll</i>	<i>Kommentar</i>
3.3.1 SP 301	Godkännande	Sjöfartsverket
3.3.1 SP 309	Tillstånd	Sjöfartsverket
3.3.1 SP 906	Godkännande	Sjöfartsverket
3.3.1 SP 924	Godkännande	Sjöfartsverket
3.3.1 SP 925	Godkännande	Sjöfartsverket
3.3.1 SP 926	Godkännande	Sjöfartsverket
3.3.1, SP 928	Godkännande	Sjöfartsverket
3.3.1, SP 929	Tillstånd	Sjöfartsverket
3.3.1, SP 952	Tillstånd	Sjöfartsverket
3.5.1, Transport- förteckning 1–3, 4.1 b, transport – förteckning 4, 4.1 d	Godkännande	SSI/SKI
3.5.1 Transport- förteckning 5-9, 4.1 c och d, 5.1 (a)(v), (iv), 6.2(d)(i), 6.3(e), (k), 3.5.1, transport- förteckning 10-14, 1 (a), 3.4 (b), (c), 4.1(c), (d), 5.1(a)(iii), 6.2(d)(i), 6.3(c), (h), (n)	Godkännande	SSI/SKI

Kapitel 4

<i>Regel</i>	<i>Innehåll</i>	<i>Kommentar</i>
4.1.1.16.4	Tillstånd	Sjöfartsverket
4.1.2.2.2	Tillstånd	Sjöfartsverket
4.1.2.3	Godkännande	Behörigt organ
4.1.3.7	Godkännande	Sjöfartsverket
4.1.3.7.3	Godkännande	Sjöfartsverket
4.1.3.7.4	Godkännande	Sjöfartsverket
4.1.3.8.1	Tillstånd	Sjöfartsverket
4.1.3.8.2	Godkännande	Sjöfartsverket
4.1.3.9	Godkännande	Sjöfartsverket
P099	Godkännande	Sjöfartsverket
P101	Godkännande	Sjöfartsverket

<i>Regel</i>	<i>Innehåll</i>	<i>Kommentar</i>
P200	Godkännande	Sjöfartsverket
P201	Godkännande	Sjöfartsverket
P203	Godkännande	Sjöfartsverket
P405	Godkännande	Sjöfartsverket
P902	Godkännande	Sjöfartsverket
P905	Godkännande	Sjöfartsverket
P907	Godkännande	Sjöfartsverket
IBC99	Godkännande	Sjöfartsverket
IBC520	Godkännande	Sjöfartsverket
LP99	Godkännande	Sjöfartsverket
LP902	Godkännande	Sjöfartsverket
4.1.5.15	Godkännande	Sjöfartsverket
4.1.5.18	Godkännande	Sjöfartsverket
4.1.6.1.2	Krav- och provningskriterier	Sjöfartsverket
4.1.6.13	Krav- och provningskriterier	Sjöfartsverket
4.1.7.2.2	Tillstånd	Sjöfartsverket
4.2.1.7	Tillsyn	Sjöfartsverket
4.2.1.8	Tillsyn	Sjöfartsverket
4.2.1.9.1	Samråd	Behörigt organ
4.2.1.9.4.1	Tillstånd	Sjöfartsverket
4.2.1.13.1	Godkännande	Sjöfartsverket
4.2.1.13.3	Anmälan	Sjöfartsverket
4.1.15.2	Fyllnadsgrad	Sjöfartsverket
4.2.2.5	Tillsyn	Sjöfartsverket
4.2.3.4	Tillsyn	Sjöfartsverket
4.2.3.6.4	Godkännande	Sjöfartsverket
4.2.3.7.1	Godkännande	Sjöfartsverket
4.2.5.1.1	Tillstånd	Sjöfartsverket
TP4	Godkännande	Sjöfartsverket
TP9	Godkännande	Sjöfartsverket
TP10	Godkännande	Behörigt organ
TP16	Godkännande	Behörigt organ
TP23	Tillstånd	Sjöfartsverket
TP24	Godkännande	Behörigt organ
4.2.7.1	Godkännande	Sjöfartsverket
4.2.7.2	Godkännande	Sjöfartsverket
4.3.1.3	Godkännande	Sjöfartsverket

Kapitel 5

<i>Regel</i>	<i>Innehåll</i>	<i>Kommentar</i>
5.1.5.2.1	Anmälan	SSI/SKI
5.1.5.2.2.4	Tillstånd	SSI/SKI
5.1.5.2.3, 5.1.5.2.4	Godkännande	SSI/SKI
5.1.5.3.1	Godkännande	SSI/SKI
5.1.5.3.3	Tillsyn	SSI/SKI
5.2.1.5.4.3	Märkning	SSI/SKI
5.2.1.5.5	Märkning	SSI/SKI
5.2.2.1.9	Godkännande	Sjöfartsverket
5.2.2.1.10.1	Godkännande	Sjöfartsverket
5.2.2.1.12.3	Godkännande	SSI/SKI
5.4 anm 4	Villkor	Sjöfartsverket
5.4.1.5.5.1	Godkännande	Sjöfartsverket
5.4.1.5.7.1.7	Godkännande	SSI/SKI
5.4.1.5.7.2	Villkor	SSI/SKI
5.4.1.5.7.3	Villkor	SSI/SKI
5.4.1.5.9.1	Märkning	Sjöfartsverket
5.4.1.5.9.2	Godkännande	Sjöfartsverket
5.4.1.5.9.3	Godkännande	Sjöfartsverket
5.4.2.1.2	Godkännande	Sjöfartsverket
5.4.2.1.4	Godkännande	Sjöfartsverket
5.4.4.1.3	Klassificering	Sjöfartsverket
5.5.1.1	Villkor	Sjöfartsverket
5.5.1.2.1	Godkännande	Sjöfartsverket

Kapitel 6

<i>Regel</i>	<i>Innehåll</i>	<i>Kommentar</i>
6.1.1.2.1	Godkännande	Sjöfartsverket
6.1.1.3	Godkännande	Behörigt organ
6.1.3.1 (g)	Märkning	Behörigt organ
6.1.3.6	Godkännande	Behörigt organ
6.1.3.7 (i)	Märkning	Behörigt organ
6.1.4.8.2	Godkännande	Behörigt organ
6.1.5.1.1	Godkännande	Sjöfartsverket
6.1.5.1.3	Godkännande	Behörigt organ
6.1.5.1.5	Godkännande	Behörigt organ
6.1.5.1.8	Tillsyn	Sjöfartsverket

<i>Regel</i>	<i>Innehåll</i>	<i>Kommentar</i>
6.1.5.1.10	Godkännande	Behörigt organ
6.1.5.8.2	Tillsyn	Sjöfartsverket
6.2.1.5.1 anm. 2	Godkännande	Behörigt organ
6.2.1.6.1	Godkännande	Behörigt organ
6.2.1.6.2	Tillsyn	Behörigt organ
6.2.1.7.2	Godkännande	Behörigt organ
6.2.2	Godkännande	Sjöfartsverket
6.2.2.5.1	Godkännande	Sjöfartsverket
6.2.2.5.2.1	Godkännande	Sjöfartsverket
6.2.2.5.2.2	Delegationsrätt	Sjöfartsverket
6.2.2.5.2.3	Tillsyn	Sjöfartsverket
6.2.2.5.2.4	Godkännande	Behörigt organ
6.2.2.5.3.2	Tillsyn	Sjöfartsverket
6.2.2.5.3.3	Godkännande	Sjöfartsverket
6.2.2.5.4.2	Tillstånd	Sjöfartsverket
6.2.2.5.4.3.5	Tillstånd	Sjöfartsverket
6.2.2.5.4.4	Godkännande	Sjöfartsverket
6.2.2.5.4.5	Tillstånd	Sjöfartsverket
6.2.2.5.4.6	Tillstånd	Sjöfartsverket
6.2.2.5.4.8	Tillstånd	Sjöfartsverket
6.2.2.5.4.9	Tillstånd	Sjöfartsverket
6.2.2.5.4.10	Godkännande	Sjöfartsverket
6.2.2.5.4.11	Information	Sjöfartsverket
6.2.2.6.1 (d)	Godkännande	Sjöfartsverket
6.2.2.6.3 (n)	Godkännande	Sjöfartsverket
6.2.2.6.6	Märkning	Sjöfartsverket
6.2.3.1	Godkännande	Sjöfartsverket
6.2.3.4	Märkning	Sjöfartsverket
6.3.1.1 (f)	Märkning	Behörigt organ
6.3.2.7	Tillstånd	Behörigt organ
6.3.3.2	Tillsyn	Sjöfartsverket
6.4.6.4	Godkännande	SSI/SKI
6.4.7.6	Godkännande	SSI/SKI
6.4.9.2	Godkännande	SSI/SKI
6.4.11.6	Godkännande	SSI/SKI
6.4.22.1 (b)	Godkännande	SSI/SKI
6.4.23.2	Tillstånd	SSI/SKI
6.4.23.6	Tillstånd	SSI/SKI
6.4.23.7	Tillstånd	SSI/SKI
6.4.23.9	Märkning	SSI/SKI

<i>Regel</i>	<i>Innehåll</i>	<i>Kommentar</i>
6.4.23.9 (b)	Märkning	SSI/SKI
6.4.23.11	Godkännande	SSI/SKI
6.4.23.12	Godkännande	SSI/SKI
6.4.23.13	Godkännande	SSI/SKI
6.4.23.14	Godkännande	SSI/SKI
6.4.23.15	Information	SSI/SKI
6.4.23.16	Godkännande	SSI/SKI
6.5.1.1.2	Godkännande	Sjöfartsverket
6.5.1.1.3	Krav	Sjöfartsverket
6.5.1.6.1	Godkännande	Behörigt organ
6.5.1.6.4	Kontroll	Sjöfartsverket
6.5.1.6.7	Tillsyn	Sjöfartsverket
6.5.2.1.1.6	Märkning	Behörigt organ
6.5.2.2.3.1	Märkning	Behörigt organ
6.5.2.2.4	Märkning	Behörigt organ
6.5.4.1.1	Godkännande	Sjöfartsverket
6.5.4.2.1	Godkännande	Sjöfartsverket
6.5.4.2.2	Godkännande	Behörigt organ
6.5.4.13.2	Tillsyn	Sjöfartsverket
6.5.4.14.1	Tillsyn	Sjöfartsverket
6.6.1.2	Godkännande	Behörigt organ
6.6.1.3	Godkännande	Sjöfartsverket
6.6.3.1 (f)	Märkning	Behörigt organ
6.6.5.1.1	Godkännande	Sjöfartsverket
6.6.5.1.3	Godkännande	Behörigt organ
6.6.5.1.5	Godkännande	Behörigt organ
6.6.5.1.7	Tillsyn	Sjöfartsverket
6.6.5.1.8	Godkännande	Behörigt organ
6.6.5.4.3	Tillsyn	Sjöfartsverket
6.7.1.1.1	Godkännande	Sjöfartsverket
6.7.1.2	Godkännandet	Sjöfartsverket
6.7.1.3	Godkännande	Sjöfartsverket
6.7.2.2.1	Godkännande	Sjöfartsverket
6.7.2.2.10	Godkännande	Sjöfartsverket
6.7.2.2.14	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.3.1	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.3.3.1	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.4.3	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.6.2	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.6.3	Godkännande	Behörigt organ

<i>Regel</i>	<i>Innehåll</i>	<i>Kommentar</i>
6.7.2.6.4	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.7.1	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.8.3	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.10.1	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.12.2.4	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.18.1	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.19.4	Tillstånd	Sjöfartsverket
6.7.2.19.5	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.19.6.2	Godkännande	Sjöfartsverket
6.7.2.19.9	Godkännande	Behörigt organ
6.7.2.19.10	Godkännande	Behörigt organ
6.7.3.2.1	Godkännande	Sjöfartsverket
6.7.3.2.11	Godkännande	Behörigt organ
6.7.3.3.3.1	Godkännande	Behörigt organ
6.7.3.7.3	Godkännande	Behörigt organ
6.7.3.8.1.2	Godkännande	Behörigt organ
6.7.3.14.1	Godkännande	Behörigt organ
6.7.3.15.3	Tillstånd	Behörigt organ
6.7.3.15.5	Godkännande	Behörigt organ
6.7.3.15.6.2	Godkännande	Sjöfartsverket
6.7.3.15.9	Godkännande	Behörigt organ
6.7.3.15.10	Godkännande	Behörigt organ
6.7.4.2.1	Godkännande	Sjöfartsverket
6.7.4.2.8.1	Godkännande	Behörigt organ
6.7.4.2.8.2	Godkännande	Behörigt organ
6.7.4.2.14	Godkännande	Behörigt organ
6.7.4.3.3.1	Godkännande	Behörigt organ
6.7.4.5.10	Godkännande	Behörigt organ
6.7.4.6.4	Godkännande	Behörigt organ
6.7.4.7.4	Godkännande	Behörigt organ
6.7.4.13.1	Godkännande	Behörigt organ
6.7.4.14.3	Tillstånd	Behörigt organ
6.7.4.14.6.2	Godkännande	Sjöfartsverket
6.7.4.14.10	Godkännande	Behörigt organ
6.7.4.14.11	Godkännande	Behörigt organ
6.7.5.2.9	Godkännande	Sjöfartsverket
6.7.5.4.1	Godkännande	Sjöfartsverket
6.7.5.4.3	Godkännande	Sjöfartsverket
6.7.5.11.1	Godkännande	Behörigt organ
6.7.5.12.3	Tillstånd	Behörigt organ

<i>Regel</i>	<i>Innehåll</i>	<i>Kommentar</i>
6.7.5.12.7	Kontroll	Behörigt organ
6.8.3.1.2.1	Godkännande	Sjöfartsverket
6.8.3.1.3.1	Godkännande	Sjöfartsverket
6.8.3.1.3.2	Godkännande	Sjöfartsverket
6.8.3.1.3.3	Godkännande	Sjöfartsverket
6.8.3.2.1.2	Godkännande	Sjöfartsverket
6.8.3.2.2.1	Godkännande	Sjöfartsverket
6.8.3.2.2.3	Godkännande	Sjöfartsverket
6.8.3.2.3.1	Godkännande	Sjöfartsverket
6.8.3.2.3.2	Godkännande	Sjöfartsverket
6.8.3.2.3.3	Godkännande	Sjöfartsverket
6.8.3.2.3.4	Godkännande	Sjöfartsverket
6.8.3.3.2.1	Godkännande	Sjöfartsverket
6.8.3.3.2.3	Godkännande	Sjöfartsverket
6.8.3.3.3.1	Godkännande	Sjöfartsverket
6.8.3.3.3.2	Sjöfartsverket	Sjöfartsverket
6.8.3.3.3.3	Godkännande	Sjöfartsverket
6.8.3.3.3.4	Godkännande	Sjöfartsverket

Kapitel 7

<i>Regel</i>	<i>Innehåll</i>	<i>Kommentar</i>
7.1.1.5.1	Godkännande	Sjöfartsverket
7.1.1.16	Godkännande	Sjöfartsverket
7.1.7.1.7.3	Godkännande	Sjöfartsverket
7.1.7.1.7.4	Tillstånd	Sjöfartsverket
7.1.7.5.3	Godkännande	Sjöfartsverket
7.1.7.5.5	Godkännande	Sjöfartsverket
7.1.14.4	Tillstånd	SSI/SKI
7.1.14.10.1	Godkännande	SSI/SKI
7.1.14.14	Tillsyn	SSI/SKI
7.2.2.3	Godkännande	Sjöfartsverket
7.2.7.1.3.3	Tillstånd	Sjöfartsverket
7.2.9.6	Godkännande	SSI/SKI
7.3.3.1.3	Tillsyn	Sjöfartsverket
7.3.4.1	Tillsyn	SSI/SKI
7.3.4.6	Tillsyn	SSI/SKI
7.4.2.3	Godkännande	Sjöfartsverket
7.4.3.2	Godkännande	Sjöfartsverket

<i>Regel</i>	<i>Innehåll</i>	<i>Kommentar</i>
7.4.5.7	Godkännande	Sjöfartsverket
7.5.1.3	Godkännande	Sjöfartsverket
7.6.1.4	Godkännande	Sjöfartsverket
7.6.1.6	Tillstånd	Sjöfartsverket
7.6.3.4	Tillstånd	Sjöfartsverket
7.6.8.3.1	Godkännande	Sjöfartsverket
7.7.2.9	Godkännande	Sjöfartsverket
7.7.7.1	Godkännande	Sjöfartsverket
7.8.3.1	Tillstånd	Sjöfartsverket
7.8.3.2	Tillsyn	Sjöfartsverket
7.8.3.3	Godkännande	Sjöfartsverket
7.9.1	Godkännande	Sjöfartsverket
7.9.3	Information	

Behörig myndighet för lufttransporter

Behörig myndighet enligt ICAO-TI

Sammanställning över avsnitt i ICAO-TI, som införts i svensk rätt genom Luftfartsverkets föreskrifter om luftfarten (LFS 2002:78), där begreppet competent authority används. ICAO-TI finns inte översatt till svenska varför sökning har gjorts på den engelska motsvarigheten till begreppet behörig myndighet. Under rubriken anmärkning anges mycket kort vad avsnittet avser. Rubriken behörig myndighet anger den eller de myndigheter som kan ha uppgiften enligt lagen (1982:821) om transport av farligt gods och de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. ICAO-TI har en annan indelning än ADR-S, RID-S och IMDG-koden.

Kapitel 1

<i>Regel</i>	<i>Innehåll</i>	<i>Myndighet</i>
1.3.2.2	Tillsyn	SSI/SKI
1.3.3.1	Godkännande	Luftfartsverket
1.3.4.1	Godkännande	Luftfartsverket
1.3.4.2	Godkännande	SSI/SKI
1.5	Godkännande	Luftfartsverket
3.1	Definition	
4.1.2	Godkännande	Luftfartsverket
4.2.4	Tillsyn	Luftfartsverket

Kapitel 2

<i>Regel</i>	<i>Innehåll</i>	<i>Myndighet</i>
1.5.1.2	Klassifikation	Luftfartsverket
1.5.2.1	Godkännande	Luftfartsverket

2.2	Godkännande	Luftfartsverket
2.4	Godkännande	Luftfartsverket
4.2.3.2.5	Klassificering	Luftfartsverket
5.2.1.1	Klassificering	Luftfartsverket
5.3.2.5	Klassificering	Luftfartsverket
5.3.4.4	Godkännande	Luftfartsverket
7.4.2 c	Godkännande	SSI/SKI
7.4.8 b	Godkännande	SSI/SKI
7.7.2.1	Godkännande	SSI/SKI

Kapitel 3

<i>Regel</i>	<i>Innehåll</i>	<i>Myndighet</i>
1.1.2	Klassifikation	Luftfartsverket
2.1.1, kolumn 12	Godkännande	Luftfartsverket
3.2, A.1	Godkännande	Luftfartsverket
3.2, A.2	Godkännande	Luftfartsverket
3.2, A17	Tillstånd	Luftfartsverket
3.2, A.49	Godkännande	Luftfartsverket
3.2, A 62	Godkännande	Luftfartsverket
3.2, A 68	Godkännande	Luftfartsverket
3.2, A.73	Villkor	Luftfartsverket
3.2, A.78	Godkännande	SSI/SKI
3.2, A.88	Godkännande	Luftfartsverket
3.2, A.94	Godkännande	Luftfartsverket
3.2, A.97	Klassifikation	Luftfartsverket
3.2, A.99	Godkännande	Luftfartsverket
3.2, A.106	Godkännande	Luftfartsverket
3.2, A.109	Godkännande	Luftfartsverket
3.2, A.114, d	Godkännande	Luftfartsverket
3.2, A.118	Godkännande	Luftfartsverket

Kapitel 4

<i>Regel</i>	<i>Innehåll</i>	<i>Myndighet</i>
Note 6	Godkännande	Luftfartsverket
Note 7	Godkännande	Luftfartsverket
1.1.2	Godkännande	Luftfartsverket
1.4.1	Godkännande	Luftfartsverket

<i>Regel</i>	<i>Innehåll</i>	<i>Myndighet</i>
2.5	Godkännande	Luftfartsverket
2.5,d	Godkännande	Luftfartsverket
2.6	Godkännande	Luftfartsverket
3.3.1.12	Godkännande	Luftfartsverket
3.3.1.14.1	Godkännande	Luftfartsverket
3.4	Packinstruktioner	Luftfartsverket
packinstruktion 140	Godkännande	Luftfartsverket
4.1.1.2	Provning	Luftfartsverket
Packinstruktion 200	Godkännande	Luftfartsverket
Packinstruktion 200, m	Godkännande	Luftfartsverket
Packinstruktion 235	Specifikation	Luftfartsverket
Packinstruktion 903	Godkännande	Luftfartsverket
Packinstruktion 917	Godkännande	Luftfartsverket

Kapitel 5

<i>Regel</i>	<i>Innehåll</i>	<i>Myndighet</i>
1.3.2.2	Godkännande	Luftfartsverket
1.3.2.3	Godkännande	Luftfartsverket
1.3.2.4, a	Godkännande	Luftfartsverket
1.3.2.4, b, iv	Underrättelse	Luftfartsverket
1.3.3.1	Certifikat	Luftfartsverket
1.3.3.3	Certifikat	Luftfartsverket
2.4.5, b iii	Specifikation	SSI/SKI
2.4.5, c, i	Utförande	SSI/SKI
3.4.1, h	Godkännande	SSI/SKI
4.1.4.2.2, note 2	Villkor	Luftfartsverket
4.1.5.7.1, g	Identifikation	Luftfartsverket
4.1.5.7.3	Certifikat	Luftfartsverket
4.1.5.8.2	Identifikation	Luftfartsverket
4.2	Godkännande	Luftfartsverket

Kapitel 6

<i>Regel</i>	<i>Innehåll</i>	<i>Myndighet</i>
1.1.2	Godkännande	Luftfartsverket
2.1.1, g	Specifikation	Luftfartsverket

<i>Regel</i>	<i>Innehåll</i>	<i>Myndighet</i>
2.1.6	Märkning	Luftfartsverket
2.1.7	Specifikation	Luftfartsverket
2.2.2	Specifikation	Luftfartsverket
3.1.7.2	Godkännande	Luftfartsverket
3.2.8	Godkännande	Luftfartsverket
4.1.1	Godkännande	Luftfartsverket
4.1.3	Godkännande	Luftfartsverket
4.1.5	Godkännande	Luftfartsverket
4.1.8	Tillsyn	Luftfartsverket
4.1.10	Godkännande	Luftfartsverket
4.7.3	Tillsyn	Luftfartsverket
5.1.5.1, note 2	Godkännande	Luftfartsverket
5.1.6.1	Godkännande	Luftfartsverket
5.1.6.2	Godkännande	Luftfartsverket
5.1.7.2	Tillsyn	Luftfartsverket
5.2, note	Godkännande	Luftfartsverket
5.2.5.1	Definition	
5.2.5.2.1	Godkännande	Luftfartsverket
5.2.5.2.1.1.	Informationsskyldighet	Luftfartsverket
5.2.5.2.2	Delegationsmöjlighet	Luftfartsverket
5.2.5.2.4	Godkännande	Luftfartsverket
5.2.5.2.5	Godkännande	Luftfartsverket
5.2.5.3.2	Tillsyn	Luftfartsverket
5.2.5.3.3	Underrättelse	Luftfartsverket
5.2.5.4.2	Godkännande	Luftfartsverket
5.2.5.4.3, e	Godkännande	Luftfartsverket
5.2.5.4.4	Godkännande	Luftfartsverket
5.2.5.4.5	Utformning av beslut	Luftfartsverket
5.2.5.4.6	Godkännande	Luftfartsverket
5.2.5.4.8	Utformning av beslut	Luftfartsverket
5.2.5.4.9	Utformning av beslut	Luftfartsverket
5.2.5.4.10	Underrättelse	Luftfartsverket
5.2.5.4.11	Informationsskyldighet	Luftfartsverket
5.2.6.1, d	Märkning	Luftfartsverket
5.2.6.3, n	Märkning	Luftfartsverket
5.2.6.6	Märkning	Luftfartsverket
5.3.1	Godkännande	Luftfartsverket
5.3.4	Godkännande	Luftfartsverket
5.5.1.4	Godkännande	Luftfartsverket
5.5.1.5, a	Godkännande	Luftfartsverket

<i>Regel</i>	<i>Innehåll</i>	<i>Myndighet</i>
5.5.2.2, a 2	Specifikation	Luftfartsverket
5.5.2.2, b 1	Specifikation	Luftfartsverket
6.1.3	Tillstånd	Luftfartsverket
6.5.2	Tillsyn	Luftfartsverket
7.5.4	Godkännande	SSI/SKI
7.6.6	Godkännande	SSI/SKI
7.10.6	Godkännande	SSI/SKI
7.21.1	Godkännande	SSI/SKI
7.22.1	Information	SSI/SKI
7.22.2	Godkännande	SSI/SKI
7.23.1.1	Godkännande	SSI/SKI
7.23.2.1	Godkännande	SSI/SKI
7.23.2.2	Godkännande	SSI/SKI
7.23.4	Godkännande	SSI/SKI

Kapitel 7

<i>Regel</i>	<i>Innehåll</i>	<i>Myndighet</i>
1.5	Underrättelse	SSI/SKI
2.5	Bortforsling	Luftfartsverket
2.9.1.1	Godkännande	SSI/SKI
2.9.3.2	Godkännande	Luftfartsverket
2.9.5.4	Godkännande	Luftfartsverket
3.2.1	Godkännande	SSI/SKI
4.6.2	Rapportering	Luftfartsverket
4.5	Rapportering	Luftfartsverket

Statens offentliga utredningar 2004

Kronologisk förteckning

1. Ett nationellt program om person-säkerhet. Ju.
2. Vem tjänar på att arbeta? Bilaga 14 till Långtidsutredningen 2003/04. Fi.
3. Tvång och förändring. Rättssäkerhet, vårdens innehåll och eftervård. + Bilagor. S.
4. Förnybara fordonsbränslen. Nationellt mål för 2005 och hur tillgängligheten av dessa bränslen kan ökas. M.
5. Från klassificering till urval. En översyn av Totalförsvarets pliktverk. Fö.
6. Översyn av personuppgiftslagen. Ju.
7. Ledningsrätt. Ju.
8. Folkbildning och lärande med ITK-stöd – en antologi om flexibelt lärande i folkhögskolor och studieförbund. U.
9. Bokpriskommissionens fjärde delrapport. Det skall vara billigt att köpa böcker och tidskrifter IV. Ku.
10. Rätten till skadestånd enligt konkurrenslagen. N.
11. Sveriges ekonomi – utsikter till 2020. Bilaga 1–2 till Långtidsutredningen 2003/04. Fi.
12. Patientskadlagen och läkemedelsförsäkringen – en översyn. S.
13. Samhällets insatser mot hiv/STI – att möta förändring. S.
14. Det ofullständiga pusslet. Behovet av att utveckla den ekonomiska styrningen och samordningen när det gäller länsstyrelserna. Fi.
15. Tolkförmedling. Kvalitet registrering tillsyn. Ju.
16. Digital Radio. Ku.
17. Turistfrämjande för ökad tillväxt. N.
18. Brottsförebyggande kunskapsutveckling. Ju.
19. Långtidsutredningen 2003/04. Fi.
20. Genetik, integritet och etik. S.
21. Egenförsörjning eller bidragsförsörjning? Invandrarna, arbetsmarknaden och välfärdsstaten. Ju.
22. Allmänhetens insyn i partiers och valkandidaters intäkter. Ju.
23. Från verksförordning till myndighetsförordning. Fi.
24. Utlandstjänstens villkor. Arbetsvillkor, ersättningssystem och skatteregler för statligt anställda under utlandsstationering. UD.
25. Informera om samhällets säkerhet. Fö.
26. Arbetsvid vid vägtransporter – förslag till ny lag. N.
27. En Ny Doktorsutbildning – kraftsamling för excellens och tillväxt. U.
28. Hyressättning av vissa ändamålsbyggnader. Fi.
29. Tre vägar till den öppna högskolan. U.
30. Folkbildning i brytningstid – en utvärdering av studieförbund och folkhögskolor. U.
31. Flyktingskap och könsrelaterad förföljelse. UD.
32. Informationssäkerhet i Sverige och internationellt – en översikt. Fö.
33. Kunskap för integration. Om makt i skola och utbildning i mångfaldens Sverige. Ju.
34. Regional utveckling – utsikter till 2020. Bilaga 3 till Långtidsutredningen 2003/04. Fi.
35. Utan timplan – med målen i sikte. U.
36. Reformerade egendomsskatter. Fi.

37. Miljöbalkens sanktionssystem och hänsynsregler. M.
38. Alternativ för miljöbalkens provningsorganisation. M.
39. Nytt regelverk för marksänd digital-TV. Ku.
40. Kortare instanskedja och ökad samordning. Alternativ för plan- och bygglagens provningsorganisation. M.
41. Totalförsvarets forskningsinstitut. En översyn. Fö.
42. Lärare, forskare och läkare – tre kompetenser i en befattning. U.
43. Den könsuppdelade arbetsmarknaden. N.
44. Kan vi räkna med de äldre? Bilaga 5 till Långtidsutredningen 2003/04. Fi.
45. Nationaldagen – ny helgdag. Ju.
46. Svensk kod för bolagsstyrning. Förslag från Kodgruppen. Ju.
47. Näringslivet och förtroendet. + Bilagedel. Ju.
48. Kategorisering och integration. Om föreställda identiteter i politik, forskning, media och vardag. Ju.
49. Engagemang, mångfald och integration. Om möjligheter och hinder för politisk jämlikhet. Ju.
50. Skolans ansvar för kränkningar av elever. U.
51. Vem får vara med? En belysning av folkbildningens relation till icke deltagarna. U.
52. Samhällets behov av betaltjänster. N.
53. Bevara ljud och rörlig bild. Insamling, migrering – prioritering. U.
54. Handikappolitisk samordning – organisation för strategi och genomförande. S.
55. Ett utvidgat skydd mot könsdiskriminering. Ju.
56. E-tjänster för alla. Fi.
57. Tillsyn för säkra varor och öppna marknader. UD.
58. Försvarshögskolan. En översyn. Fö.
59. Kvinnors organisering. Ju.
60. Samspel och integration. Nationell organisation för deltagande i EU:s forsknings- och utvecklingsarbete. U.
61. En översyn av Brottsoffermyndigheten. Ju.
62. Handla för bättre klimat – handel med utsläppsrätter 2005–2007, m.m. N.
63. Skatt på väg. Fi.
64. Allmänna vattentjänster. M.
65. En statsförvaltning i utveckling och förnyelse. Fi.
66. Egendomsskatter. Reform av arvs- och gåvoskatter. Fi.
67. Kunskapsläget på kärnavfallsområdet 2004. M.
68. Sammanhållen hemvård. S.
69. Marknadsmisbruk. Fi.
70. Tid och pengar – dela lika? Bilaga 13 till Långtidsutredningen 2003/04. Fi.
71. Sexuell exploatering av barn i Sverige. S.
72. Utsädeskontroll i förändring. Jo.
73. Migration och integration – om framtidens arbetsmarknad. Bilaga 4 till Långtidsutredningen 2003/04. Fi.
74. Utlänningslagstiftningen i ett domstolsperspektiv. UD.
75. Insyn och sekretess – i statliga företag – i internationellt samarbete. Ju.
76. Godstransporter – noder och länkar i samspel. N.
77. Snö, mörker och kyla. Fö.
78. Byggnadsdeklarationer. Inomhusmiljö och energianvändning. M.
79. Allt ljus på storstadspolitikens lokala utvecklingsavtal? Förslag till nationellt utvärderingsprogram. Ju.
80. Kompletterande bestämmelser till den nya Bryssel II-förordningen. Ju.
81. Ett steg mot ett enklare och snabbare skuldsaneringsförfarande. Ju.
82. Sluta strunta i EU – EU 2004-kommitténs förslag till permanent bidragsgivning och utåtriktad verksamhet. SB.
83. Hjälpmedel. + Lätläst, DAISY och sammanfattning på teckenspråk. S.
84. SWENTEC AB – för en nationell kraftsamling på svensk miljöteknik. N.
85. Genomförande av direktivet om information och samråd. N.
86. Var går gränsen? S.

87. Ny reglering för transporter av farligt gods. Fö.

Statens offentliga utredningar 2004

Systematisk förteckning

Statsrådsberedningen

Sluta strunta i EU
– EU 2004-kommitténs förslag till permanent bidragsgivning och utåtriktad verksamhet. [82]

Justitiedepartementet

Ett nationellt program om personsäkerhet. [1]

Översyn av personuppgiftslagen. [6]

Ledningsrätt. [7]

Tolkförmedling. Kvalitet registrering tillsyn. [15]

Brottsförebyggande kunskapsutveckling. [18]

Egenförsörjning eller bidragsförsörjning? Invandrarna, arbetsmarknaden och välfärdsstaten. [21]

Allmänhetens insyn i partiets och valkandidatens intäkter. [22]

Kunskap för integration. Om makt i skola och utbildning i mångfaldens Sverige. [33]

Nationaldagen – ny helgdag. [45]

Svensk kod för bolagsstyrning.

Förslag från Kodgruppen. [46]

Näringslivet och förtroendet. + Bilagedel. [47]

Kategorisering och integration. Om föreställda identiteter i politik, forskning, media, och vardag. [48]

Engagemang, mångfald och integration. Om möjligheter och hinder för politisk jämlikhet. [49]

Ett utvidgat skydd mot könsdiskriminering. [55]

Kvinnors organisering. [59]

En översyn av Brottsoffermyndigheten. [61]

Insyn och sekretess

– i statliga företag

– i internationellt samarbete. [75]

Allt ljus på storstadspolitikens lokala utvecklingsavtal?

Förslag till nationellt utvärderingsprogram. [79]

Kompletterande bestämmelser till den nya Bryssel II-förordningen. [80]

Ett steg mot ett enklare och snabbare skuldsaneringsförfarande. [81]

Utrikesdepartementet

Utlandstjänstens villkor. Arbetsvillkor, ersättningssystem och skatteregler för statligt anställda under utlandsstationering. [24]

Flyktingskap och könsrelaterad förföljelse. [31]

Tillsyn för säkra varor och öppna marknader. [57]

Utlänningslagstiftningen i ett domstolsperspektiv. [74]

Försvarsdepartementet

Från klassificering till urval. En översyn av Totalförsvarets pliktverk. [5]

Informera om samhällets säkerhet. [25]

Informationssäkerhet i Sverige och internationellt – en översikt. [32]

Totalförsvarets forskningsinstitut. En översyn. [41]

Försvarshögskolan. En översyn. [58]

Snö, mörker och kyla. [77]

Ny reglering för transporter av farligt gods. [87]

Socialdepartementet

- Tvång och förändring. Rättssäkerhet, vårdens innehåll och eftervård. + Bilagor. [3]
- Patientskadlagen och läkemedelsförsäkringen – en översyn. [12]
- Samhällets insatser mot hiv/STI – att möta förändring. [13]
- Genetik, integritet och etik. [20]
- Handikappolitisk samordning – organisation för strategi och genomförande. [54]
- Sammanhållen hemvård. [68]
- Sexuell exploatering av barn i Sverige. [71]
- Hjälpmedel. + Lättläst, DAISY och sammanfattning på teckenspråk. [83]
- Var går gränsen? [86]

Finansdepartementet

- Vem tjänar på att arbeta? Bilaga 14 till Långtidsutredningen 2003/04. [2]
- Sveriges ekonomi – utsikter till 2020. Bilaga 1–2 till Långtidsutredningen 2003/04. [11]
- Det ofullständiga pusslet. Behovet av att utveckla den ekonomiska styrningen och samordningen när det gäller länsstyrelserna. [14]
- Långtidsutredningen 2003/04. [19]
- Från verkförordning till myndighetsförordning. [23]
- Hyressättning av vissa ändamålsbyggnader. [28]
- Regional utveckling – utsikter till 2020. Bilaga 3 till Långtidsutredningen 2003/04. [34]
- Reformerade egendomsskatter. [36]
- Kan vi räkna med de äldre? Bilaga 5 till Långtidsutredningen 2003/04. [44]
- E-tjänster för alla. [56]
- Skatt på väg. [63]
- En statsförvaltning i utveckling och förnyelse. [65]
- Egendomsskatter. Reform av arvs- och gåvoskatter. [66]
- Marknadmissbruk. [69]
- Tid och pengar – dela lika? Bilaga 13 till Långtidsutredningen 2003/04. [70]

- Migration och integration – om framtidens arbetsmarknad. Bilaga 4 till Långtidsutredningen 2003/04. [73]

Utbildningsdepartementet

- Folkbildning och lärande med ITK-stöd – en antologi om flexibelt lärande i folkhögskolor och studieförbund. [8]
- En Ny Doktorsutbildning – kraftsamling för excellens och tillväxt. [27]
- Tre vägar till den öppna högskolan. [29]
- Folkbildning i brytningstid – en utvärdering av studieförbund och folkhögskolor. [30]
- Utan timplan – med målen i sikte. [35]
- Lärare, forskare och läkare – tre kompetenser i en befattning. [42]
- Skolans ansvar för kränkningar av elever. [50]
- Vem får vara med? En belysning av folkbildningens relation till icke deltagarna. [51]
- Bevara ljud och rörlig bild. Insamling, migrering – prioritering. [53]
- Samspel och integration. Nationell organisation för deltagande i EU:s forsknings- och utvecklingsarbete. [60]

Jordbruksdepartementet

- Utsädeskontroll i förändring. [72]

Kulturdepartementet

- Bokpriskommissionens fjärde delrapport. Det skall vara billigt att köpa böcker och tidskrifter IV. [9]
- Digital Radio. [16]
- Nytt regelverk för marksänd digital-TV. [39]

Miljödepartementet

- Förnybara fordonsbränslen. Nationellt mål för 2005 och hur tillgängligheten av dessa bränslen kan ökas. [4]
- Miljöbalkens sanktionssystem och hänsynsregler. [37]
- Alternativ för miljöbalkens prövningsorganisation. [38]
- Kortare instanskedja och ökad samordning. Alternativ för plan- och bygglagens prövningsorganisation. [40]

Allmänna vattentjänster. [64]
Kunskapsläget på kärnavfallsområdet 2004.
[67]
Byggnadsdeklarationer. Inomhusmiljö och
energianvändning. [78]

Näringsdepartementet

Rätten till skadestånd enligt konkurrens-
lagen. [10]
Turistfrämjande för ökad tillväxt. [17]
Arbetsvid vid vägtransporter – förslag till
ny lag. [26]
Den könsuppdelade arbetsmarknaden. [43]
Samhällets behov av betaltjänster. [52]
Handla för bättre klimat – handel med
utsläppsrätter 2005–2007, m.m. [62]
Godstransporter – noder och länkar i
samspel. [76]
SWENTEC AB – för en nationell kraft-
samling på svensk miljöteknik. [84]
Genomförande av direktivet om informa-
tion och samråd. [85]