

# Regeringens proposition

## 1998/99:49

Säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods m.m. Prop.  
1998/99:49

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 28 januari 1999

*Göran Persson*

*Björn von Sydow*  
(Försvarsdepartementet)

### Propositionens huvudsakliga innehåll

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

I lagen föreslås bestämmelser om krav på säkerhetsrådgivare för den som bedriver verksamhet där det ingår att utföra transporter av farligt gods eller att vara avsändare vid sådana transporter, oavsett transportslag. Säkerhetsrådgivaren, som skall ha avlagt en särskild examen, skall ha till uppgift att under verksamhetsledningens ansvar verka för att olyckor vid transport av farligt gods förebyggs. Rådgivaren skall rapportera inträffade olyckor och tillbud till ledningen för verksamheten, som i sin tur skall lämna upplysningar om händelsen till den myndighet som regeringen bestämmer.

Vidare föreslås att lagens definition av farligt gods anpassas till de förändringar som skett sedan lagens tillkomst i de internationella regelverken om transport av farligt gods.

## Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut .....	3
2	Förslag till lag om ändring i lagen (1982:821) om transport av farligt gods .....	4
3	Ärendet och dess beredning .....	7
4	Bakgrund och utgångspunkter .....	8
4.1	Nuvarande förhållanden .....	8
4.1.1	Internationella bestämmelser och organisationer .....	8
4.1.2	Den svenska regleringen .....	10
4.2	Reformbehovet .....	11
4.2.1	EG:s direktiv om säkerhetsrådgivare .....	11
5	Säkerhetsrådgivare .....	13
5.1	Ändringar i lagen (1982:821) om transport av farligt gods .....	13
5.2	Utbildning och tillsyn m.m. ....	17
6	Övriga frågor .....	19
7	Kostnadskonsekvenser och ikraftträdande .....	21
8	Författningskommentar .....	23
Bilaga 1	Utredningens lagförslag .....	25
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanser .....	29
Bilaga 3	Lagrådets yttrande .....	30
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 28 januari 1999 .....	31
	Rättsdatablad .....	32

# 1 Förslag till riksdagsbeslut

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

## 2 Förslag till lag om ändring i lagen (1982:821) om transport av farligt gods Prop. 1998/99:49

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> i fråga om lagen (1982:821) om transport av farligt gods

*dels* att 2, 4, 5 och 16 §§ skall ha följande lydelse,

*dels* att det i lagen skall införas fyra nya paragrafer, 3 a, 10 a, 10 b och 10 c §§, samt närmast före 10 a § en ny rubrik av följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

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

explosiva varor,  
komprimerade, kondenserade  
eller under tryck lösta gaser,  
brandfarliga vätskor,  
brandfarliga fasta varor,  
självantändande varor,  
varor som utvecklar brandfarlig  
gas vid kontakt med vatten,

oxiderande varor,  
organiska peroxider,  
giftiga varor,  
vämjeliga varor,  
varor med benägenhet att or-  
saka infektioner,  
radioaktiva varor,  
frätande varor samt  
magnetiskt material

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

### *Föreslagen lydelse*

#### **2 §**

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

explosiva ämnen och föremål,  
gaser,  
  
brandfarliga vätskor,  
brandfarliga fasta ämnen,  
självantändande ämnen,  
ämnen som utvecklar brand-  
farlig gas vid kontakt med vatten,  
oxiderande ämnen,  
organiska peroxider,  
giftiga ämnen,  
smittförande ämnen,

radioaktiva ämnen,  
frätande ämnen samt  
övriga farliga ämnen och föremål som regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, särskilt föreskriver

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

#### **3 a §**

*Med avsändare förstås i denna lag den som till någon annan lämnar farligt gods för transport eller som för egen räkning transporte-*

<sup>1</sup> 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 396L0035).

**4 §<sup>2</sup>**

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

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

I fråga om radioaktiva *varor* gäller denna lag endast i den mån den är förenlig med lagen (1984:3) om kärnteknisk verksamhet respektive strålskyddslagen (1988:220) och med stöd av dessa lagar meddelade föreskrifter eller villkor.

I fråga om radioaktiva *ämnen* gäller denna lag endast i den mån den är förenlig med lagen (1984:3) om kärnteknisk verksamhet respektive strålskyddslagen (1988:220) och med stöd av dessa lagar meddelade föreskrifter eller villkor.

**5 §**

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

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

***Säkerhetsrådgivare m.m.*****10 a §**

*Den som bedriver verksamhet där det ingår att utföra transporter enligt denna lag eller att vara avsändare vid sådana transporter skall ha en eller flera säkerhetsrådgivare.*

**10 b §**

*Säkerhetsrådgivaren har till uppgift att verka för att olyckor i samband med transporterna förebyggs. Om en olycka som inneburit sådana skador som anges i 8 § eller ett tillbud som inneburit en allvarlig risk för en sådan olycka inträffat, skall säkerhetsrådgivaren upprätta och överlämna en rapport till ledningen för verksamheten. Ledningen skall lämna upplys-*

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1988:222.

ningar om händelsen i den omfattning och till den myndighet som regeringen föreskriver.

Säkerhetsrådgivaren skall ha den kompetens som är nödvändig för uppgifterna.

### 10 c §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om krav på kompetens hos och uppgifter för säkerhetsrådgivare.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om undantag från bestämmelserna i 10 a §.

### 16 §<sup>3</sup>

Den som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot

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

Är brott som sägs i första stycket med hänsyn till risken för skador på liv eller egendom eller i miljön och övriga omständigheter att anse som ringa döms till penningböter.

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

Ansvar enligt första eller andra stycket inträder inte om ansvar för gärningen kan ådömas enligt brottsbalken eller 29 kap. 1 eller 2 § miljöbalken.

---

Denna lag träder i kraft, i fråga om 10 a och 10 b §§ den 1 januari 2000, och i övrigt den 1 juli 1999.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1992:593.

### 3 Ärendet och dess beredning

Regeringen beslutade i december 1992 att en parlamentarisk kommitté skulle tillkallas för att utreda påfrestningar och risker i det fredstida samhället samt vissa frågor inom totalförsvarets civila del. Kommittén benämnde sig Hot- och riskutredningen.

Hot- och riskutredningen lämnade i januari 1995 sitt huvudbetänkande Ett säkrare samhälle (SOU 1995:19), vari bl.a. föreslogs hur den svenska lagstiftningen skulle anpassas till ett – då endast föreslaget – EG-direktiv om säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods.

Hot- och riskutredningens betänkande remissbehandlades. Remissyttrandena finns tillgängliga i Försvarsdepartementets ärende FO/95/635/CIV.

Regeringen anförde i propositionen Beredskapen mot svåra påfrestningar på samhället i fredstid (prop. 1996/97:11) att de förslag som Hot- och riskutredningen lagt fram i bl.a. denna fråga var i behov av kompletterande utredning.

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

I denna proposition behandlas frågor som rör transport av farligt gods. Utredningens förslag till ändring av lagen om transport av farligt gods finns i *bilaga 1*.

Betänkandet har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. Remissyttrandena finns tillgängliga i Försvarsdepartementets ärende FO/98/54/CIV. En sammanställning över dem, såvitt avser frågor om transport av farligt gods, finns i Försvarsdepartementets ärende Fö99/1/RS.

#### *Lagrådet*

Regeringen beslutade den 10 december 1998 att inhämta Lagrådets yttrande över förslaget till lag om ändring i lagen (1982:821) om transport av farligt gods. Lagrådet har lämnat förslaget utan erinran. Yttrandet finns i *bilaga 3*.

### 4.1 Nuvarande förhållanden

Med farligt gods menas i transportsammanhang gods som innehåller ämnen som på grund av sina inneboende egenskaper kan vålla skador i sin omgivning. Eftersom det moderna industrisamhället inte kan undvara farligt gods har transporter av godset inte förbjudits annat än undantagsvis, trots de risker transporterna innebär. I stället har transporterna sedan lång tid tillbaka kringgärdats av säkerhetsföreskrifter. Att öka säkerheten vid transporter av farligt gods är en del av det samlade arbetet med att förebygga kemikalieolyckor och att öka trafiksäkerheten. Inriktningen är att eliminera den extra säkerhetsrisk som det farliga godset utgör i trafiken.

#### 4.1.1 Internationella bestämmelser och organisationer

##### FN-rekommendationerna

Bestämmelserna om farligt gods är i hög grad internationella. Reglerna är i huvudsak inriktade på hur det farliga godset skall klassificeras, dokumenteras i färdhandlingar, utmärkas, inneslutas och lastas.

FN:s ekonomiska och sociala råd tillsatte 1953 en expertgrupp benämnd The Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods. Denna expertgrupp ger ut rekommendationer för transport av farligt gods. FN-rekommendationerna uppdateras kontinuerligt. Farligt gods delas där in i nio klasser utifrån dess farliga egenskaper. Till klasserna hör ämnesförteckningar som inte är uttömmande, men som täcker merparten av de kommersiellt mest betydelsefulla ämnena med farliga egenskaper.

Rekommendationerna har blivit vägledande för allt internationellt arbete med transport av farligt gods. Således följer de transportslagsanknutna regelverken i huvudsak klassindelningen 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.

##### Järnvägstransporter

De internationella bestämmelserna om transport av farligt gods på järnväg finns i bilaga 1 till det internationella fördraget om godsbefordran på järnväg (CIM). Denna bilaga benämns RID (Règlement Concernant le Transport International Ferroviaire des Marchandises Dangereuses). CIM är i sin tur en bilaga till fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik (COTIF). RID utgör i första hand avtalsvillkor. Skall RID användas som en direkt tredjemansföreskrift krävs att detta föreskrivs i nationell rätt.

RID delar in farligt gods i nio huvudklasser. Klassificeringen överensstämmer i princip med den i FN-rekommendationerna. RID består av tre delar. Del I innehåller allmänna bestämmelser, del II innehåller ämnes-



förteckningar och bestämmelser om handhavandet av det farliga godset vid transport och del III innehåller bestämmelser om provningsmetoder, krav på förpackningar, tankar och tankcontainrar m.m.

RID utarbetas av OTIF som är ett organ under den internationella järnvägsunionen UIC.

Genom rådets direktiv 96/49/EG av den 23 juli 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på järnväg (RID-direktivet, EGT L 235, 17.9.1996, s. 25, Celex 396L0049) har den omfattande RID-överenskommelsen i huvudsak gjorts tillämplig på järnvägstransporter inom eller mellan medlemsstaterna i EU.

## Vägtransporter

För vägtransporter gäller ADR (Accord Européen Relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par Route), som är en självständig konvention om gemensam europeisk standard för vägtransport av farligt gods. För närvarande är 35 länder anslutna till konventionen.

ADR har samma klassindelning som RID. Konventionstexten är kortfattad och tyngdpunkten är i stället lagd på två omfångsrika i huvudsak tekniska bilagor, A och B. Bilaga A innehåller regler bl.a. om klassificering och förpackning av det farliga godset och vänder sig främst till avsändaren. Bilaga B riktar sig framför allt till transportören med bestämmelser om bl.a. transportsätt, samlastning, förarutbildning och krav på fordon.

Inom FN:s ekonomiska kommission för Europa (ECE) revideras fortlopande 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 (ADR-direktivet, EGT L 319, 12.12.1994, s. 7, Celex 394L0055) har ADR i huvudsak gjorts tillämplig på transport av farligt gods på väg inom eller mellan EU:s medlemsstater. Rådet har dessutom 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 395L0050). Vidare finns förslag till nya direktiv som innehåller krav i samband med typgodkännande av fordon för transport av farligt gods och regler för kontroll och godkännande av transportabla tryckbärande anordningar.

## Sjötransporter

Den internationella sjöfartsorganisationen IMO (International Maritime Organisation) har sammanställt en enhetlig internationell kod för transport av farligt gods till sjöss, IMDG-koden. Koden har endast status av en samling av rekommendationer, men tillämpas av de flesta stora 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.

Här kan också nämnas det avtal som slutits mellan kuststaterna vid Östersjön, Östersjöavtalet. Detta avtal innebär i princip 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.

Klassindelningen i IMDG-koden överensstämmer med FN-rekommendationerna. Klasserna innehåller förteckningar över de godsslag som får transporteras sjöledes. Vidare finns bestämmelser om dokumentation, märkning, förpackning och hantering samt särskilda bestämmelser om brandskydd.

Inom ECE pågår ett arbete med att ta fram särskilda regler för transporter på inre vattenvägar. I Sverige gäller dock för transporter på inre vatten i detta avseende samma regler som för övrig sjöfart.

## **Flygtransporter**

De grundläggande principerna för internationell transport av farligt gods med flyg finns i bilaga 18 till konventionen om internationell luftfart (Chicagokonventionen). Den närmare regleringen återfinns i de av den internationella civila luftfartsorganisationen ICAO utgivna Technical Instructions (ICAO-TI). Dessa är automatiskt bindande för de stater som tillträtt Chicagokonventionen. Klassindelningen och förpackningsreglerna följer FN-rekommendationerna.

Härutöver har flygbolagen i den internationella luftfartsassociationen IATA utarbetat transportregler, Dangerous Goods Regulations (DGR), helt baserade på ICAO-TI.

### **4.1.2 Den svenska regleringen**

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

Lagen innehåller, förutom nämnda bemyndiganden för regeringen eller myndighet som regeringen utser att meddela vidare föreskrifter, definitioner som avgränsar lagens tillämpningsområde, en allmän säkerhetsbestämmelse samt tillsyns- och ansvarsbestämmelser. Definitionen av farligt gods bygger på FN-rekommendationerna.

Förordningen innehåller vissa materiella föreskrifter, överklagandebestämmelser och vidare bemyndiganden för de tre transportmyndigheterna Statens räddningsverk, Sjöfartsverket och Luftfartsverket.

I förordningen föreskrivs att RID och ADR skall gälla för internationella järnvägs- och vägtransporter. För nationella järnvägs- och vägtransporter gäller Statens räddningsverks föreskrifter (RID-S respektive ADR-S). Genom föreskrifterna har EU:s RID- respektive ADR-direktiv

genomförts även för de nationella transporterna, med godkända nationella avvikelser.

Sjöfartsverket har föreskrivit att bestämmelserna i 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 transport av farligt gods i hamnar och om bulktransporter till sjöss.

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

## 4.2 Reformbehovet

Lagen (1982:821) om transport av farligt gods har visat sig vara ändamålsenlig. Det synsätt och den organisation som valts i Sverige har bl.a. inneburit ett ansvar för transportsituationen hos särskilda transportmyndigheter, ett samordningsansvar hos Statens räddningsverk och en integrering av frågor om farligt gods i arbetet för förebyggande av kemikalieolyckor. Sedan tillkomsten av lagen har dock i FN-rekommendationerna och andra relevanta regelverk upptagits varor som inte omfattas av lagens definition av farligt gods och klassindelningen förändrats. Detta motiverar en modernisering av lagen.

### 4.2.1 EG:s direktiv om säkerhetsrådgivare

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

Syftet med direktivet är att höja säkerheten vid transport av farligt gods. Detta skall ske genom att säkerställa en godtagbar nivå av yrkesmässig kompetens i alla företag eller myndigheter som lastar, lossar eller transporterar farligt gods. Därför skall en säkerhetsrådgivare med lämplig utbildning utses i varje sådant företag.

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

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

Enligt artikel 3 får medlemsstaterna föreskriva undantag från direktivets tillämpning på företag

– vars berörda verksamhet gäller transport av farligt gods med transportmedel som tillhör militären eller som sker under militärens ansvar,

– vars berörda verksamhet gäller sådana begränsade kvantiteter per transportenhet som understiger de mängder som fastställts i marginalnumren 10010 och 10011 i bilaga B till ADR-direktivet (se avsnitt 4.1.1), eller

– vars huvud- eller biverksamhet inte består av transport av farligt gods eller lastning eller lossning i samband med sådan transport, men 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.

Av artikel 4 framgår att rådgivarens huvuduppgift är att under företagsledningens ansvar underlätta företagets verksamhet i enlighet med tillämpliga bestämmelser och under bästa möjliga säkerhetsförhållanden. Rådgivarens uppgifter anges närmare i bilaga I till direktivet. Om en olycka som skadat människor, egendom eller miljön inträffat under transport, lastning eller lossning av farligt gods som utförts av det berörda företaget, skall säkerhetsrådgivaren enligt artikel 7 upprätta en olycksrapport och lämna denna till företagsledningen, eller, i förekommande fall, till en lokal myndighet.

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

Intyget skall enligt artikel 6 vara giltigt i fem år. Därefter förlängs intyget automatiskt med fem år i taget om innehavaren genomgår repetitionsutbildning eller godkänns vid ett prov.

Rådet har den 17 juni 1998 – i avvaktan på Europaparlamentets yttrande över ett förslag från Europeiska gemenskapernas kommission om ett direktiv om harmonisering av examineringskraven för säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods på väg, järnväg eller inre vattenvägar – nått politisk enighet om innehållet i en gemensam ståndpunkt beträffande förslaget. Enligt detta dokument, som i vissa avseenden avviker från kommissionens förslag, anger förslaget minimikrav för att examinera säkerhetsrådgivare. Medlemsstaterna skall ömsesidigt erkänna utbildningsbevis som utfärdats enligt direktivet. Examineringen skall ske dels i form av ett skriftligt prov som skall bestå av frågor som måste täcka vissa angivna ämnesområden, dels i form av en fallstudie. En examen får begränsas till att avse endast visst farligt gods. Detta skall tydligt anges i EG-intyget. Om medlemsstaterna inte själva, genom en behörig myndighet, ansvarar för genomförandet av examinering skall de enligt rådets yttrande utse examineringsorgan, som skall vara fristående från alla som anställer säkerhetsrådgivare. Enligt rådets yttrande skall direktivet vara genomfört i nationell lagstiftning senast den 31 december 1999.

## 5.1 Ändringar i lagen (1982:821) om transport av farligt gods

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

**Regeringens bedömning:** Bestämmelserna om säkerhetsrådgivare bör inte omfattas av straffbestämmelserna i lagen om transport av farligt gods.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Någon definition av avsändare föreslås dock inte av utredningen.

**Remissinstanserna:** Samtliga remissinstanser som har yttrat sig i frågan tillstyrker att ett krav på säkerhetsrådgivare införs. Flera uttrycker sin tillfredsställelse över de säkerhetshöjande effekter detta kommer att få. Flertalet remissinstanser, bl.a. *Statens räddningsverk*, *Sjöfartsverket*, *Luftfartsverket*, *Svenska åkeriförbundet* och *Statens järnvägar*, ansluter sig till uppfattningen att alla transportslag skall omfattas. *Sveriges Transportindustrieförbund*, *Svenska åkeriförbundet* och *Statens järnvägar* påpekar särskilt det angelägna i att även avsändare av farligt gods omfattas. *Sveriges Kemiska Industrikontor (Kemikontoret)* har dock, med instämmande av *Sveriges Industrieförbund*, *AB Skogsindustrierna i Sverige* och *Svenska Arbetsgivareföreningen*, motsatt sig att krav på säkerhetsrådgivare införs för fler grupper än de som omfattas av säkerhetsrådgivardirektivet. *Hamn- och Stuverieförbundet* anser att reglerna måste vara flexibla med hänsyn till företagets storlek och att flera små företag bör kunna utnyttja samma säkerhetsrådgivare. Några remissinstanser påpekar behovet av att kunna ge dispenser från kravet på säkerhetsrådgivare, bl.a. för företag som transporterar farligt gods i begränsade mängder. *Försvarsmakten* menar att militära transporter bör undantas från kravet på säkerhetsrådgivare. *Statens räddningsverk* anser det mycket värdefullt att en skyldighet att rapportera olyckor och tillbud införs, medan *Sveriges Transportindustrieförbundet* och *Svenska åkeriförbundet* anser att tillbud inte skall omfattas av rapporteringsskyldigheten och att en samordning måste ske med andra i dag gällande system för rapportering till polis, räddningstjänst etc.

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

#### *Tillämpningsområde*

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

I Sverige finns inte någon särskild reglering för inre vattenvägar. Transporter på inre vatten regleras vad avser farligt gods här på samma sätt som övriga sjötransporter. Det förhållandet att direktivet omfattar inre vattenvägar talar således för att även låta sjötransporter omfattas av kravet.

Det främsta skälet till att låta samtliga transportslag omfattas är dock att det är angeläget att höja kompetensen och därmed säkerheten hos alla som avsänder och transporterar farligt gods, oavsett på vilket sätt det transporteras. Därmed uppnås också fördelen av konkurrensneutralitet mellan transportslagen. De förhållandena att Sverige i detta avseende kan komma att gå före vissa europeiska länder och att en stor del av transporterna som genomförs i Sverige kommer från avsändare i andra länder utgör inte tillräckliga skäl för att utesluta sjö- och lufttransporter från kravet på säkerhetsrådgivare. De svenska reglerna om säkerhetsrådgivare bör således ha samma tillämpningsområde som lagen om transport av farligt gods i övrigt.

#### *Vem skall ha säkerhetsrådgivare?*

Med transport förstås, enligt lagen om transport av farligt gods, förflyttning av farligt gods med transportmedel samt sådan lastning, lossning, förvaring och annan hantering av det farliga godset som utgör ett led i förflyttningen. I lagen bör nu införas ett krav på den som bedriver verksamhet som inkluderar sådana transporter att ha säkerhetsrådgivare. Kravet omfattar varje fysisk och juridisk person, inklusive myndigheter, som bedriver sådan verksamhet. Kravet bör inte gälla för den som bedriver verksamhet som normalt inte berör farligt gods, utan endast tillfälligtvis utför en transport där riskerna är små. Se vidare om detta nedan.

Rådgivarens åligganden kan utföras av någon som är särskilt anställd för detta ändamål. För större företag kan det finnas anledning att utse flera rådgivare. Uppgifterna kan också utföras av företagsledaren själv, av en person som har andra uppgifter i företaget eller av en person som inte tillhör företaget, allt under förutsättning att personen i fråga verk-

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

### *Avsändare*

Den gällande lagen har i vissa sammanhang kritiserats för att avsändarens ansvar inte betonats tillräckligt. Det kan 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. I förordningen om transport av farligt gods riktas dock vissa bestämmelser direkt mot avsändaren, såsom att godsdeklarationen för varje transport bl.a. skall innehålla ett intyg från avsändaren att godset får transporteras enligt lagen om transport av farligt gods samt med stöd därav meddelade föreskrifter. Förordningen innehåller också en definition av begreppet avsändare.

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

### *Säkerhetsrådgivarens uppgifter och kompetens*

Säkerhetsrådgivaren skall under företagsledningens ansvar tillse att åtgärder vidtas så att transporter och därmed sammanhängande lastning och lossning kan ske under bästa möjliga säkerhetsförhållanden. I huvudsak skall säkerhetsrådgivarens uppgifter vara av övervakande och rådgivande karaktär. Rådgivaren skall dock inte främst övervaka enskilda transporter utan snarare se till att rutiner och instruktioner för de förebyggande åtgärderna upprättas. Rådgivaren skall övervaka efterlevnaden av bestämmelser för transport av farligt gods, ge företaget råd i fråga om farligt gods i verksamheten och lämna en årlig rapport till företagsledningen om verksamheten såvitt gäller transport av farligt gods. Om en olycka, som inneburit att det farliga godset skadat människor, djur, egendom eller miljön, inträffat skall rådgivaren upprätta en olycksrapport och överlämna den till företagsledningen. Även tillbud som inneburit en allvarlig risk för en sådan olycka skall rapporteras.

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

### *Bemyndiganden och undantag*

I lagen om transport av farligt gods bör som nämnts endast anges den grundläggande skyldigheten att ha säkerhetsrådgivare, dennes uppgifter i huvudsak och att rådgivaren skall ha nödvändig kompetens för sina uppgifter. Övriga bestämmelser i anledning av säkerhetsrådgivardirektivet

och dess bilagor kan ges i förordning och myndighetsföreskrifter. Lagens rambestämmelser bör därför innehålla ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela närmare föreskrifter om krav på kompetens och uppgifter beträffande säkerhetsrådgivare.

Enligt säkerhetsrådgivardirektivet finns möjlighet att göra undantag från direktivets tillämpning beträffande företag vars verksamhet gäller transporter med transportmedel som tillhör militären eller som sker under militärens ansvar, eller vars verksamhet gäller kvantiteter som på visst sätt är begränsade per transportenhet (se avsnitt 4.2.1). Vidare kan medlemsstaterna föreskriva undantag från direktivets tillämpning på företag vars huvud- eller biverksamhet inte består av transport av farligt gods men som tillfälligt genomför nationell transport av farligt gods eller lastning eller lossning i samband med sådan transport och där risken för fara eller miljöförstöring är minimal.

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

### *Rapporteringskyldighet*

En tillförlitlig statistik över olyckor och tillbud vid transporter av farligt gods är av stort värde. Med hjälp av en sådan kan industri- och transportnäringsen få underlag för att justera sina system och höja säkerheten på svaga punkter. För samhällsplaneringen är det också värdefullt att känna till hur resurserna för säkerhetsarbetet kan inriktas mot de svaga punkterna i systemet. För att förbättra underlaget för denna statistik bör, som utredningen föreslagit, en skyldighet införas för den som transporterar farligt gods att rapportera olyckor vid transporter och tillbud som inneburit en allvarlig risk för sådana olyckor till den myndighet som regeringen bestämmer. En sådan skyldighet bör dock endast avse olyckor och tillbud som är relaterade till skador som kan inträffa på grund av det farliga godset och inte till trafikolyckor eller andra olyckor i allmänhet. Se närmare om detta i författningskommentaren.

### *Straffansvar*

Lagen om transport av farligt gods innehåller dels, i 9 och 10 §§, bemyndiganden för regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer att i olika avseenden meddela föreskrifter för transport av farligt gods, dels, i 13 §, bemyndiganden för tillsynsmyndigheterna att i särskilda fall meddela de förelägganden eller förbud som uppenbart behövs för att lagen



skall efterlevas. I förordningen om transport av farligt gods har regeringen bemyndigat transportmyndigheterna, var och en inom sitt område, att meddela föreskrifter enligt 9 och 10 §§ lagen om transport av farligt gods. Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot de föreskrifter som regeringen eller myndigheter meddelat med stöd av 9 och 10 §§ eller förelägganden eller förbud som meddelats med stöd av 13 § lagen om transport av farligt gods, döms enligt 16 § nämnda lag till böter eller fängelse i högst ett år. Har ett föreläggande eller förbud förenats med vite kan den som bryter mot föreläggandet eller förbudet inte fällas till ansvar.

Självfallet måste det av den normgivning som stöder sig på ovan nämnda bemyndiganden gå att utläsa om en föreskrift riktar sig mot avsändaren, fraktföraren eller någon annan som har med transporten att göra. Detta är en förutsättning för en tillämpning av straffbestämmelsen.

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

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

## 5.2 Utbildning och tillsyn m.m.

**Regeringens bedömning:** Statens räddningsverk bör bli ansvarig myndighet för att fastställa kunskapskraven och krav på examen för säkerhetsrådgivare samt utfärda utbildningsintyg. Verket bör också kunna handha examinationen och utse andra examineringsorgan. Några krav på hur kunskaperna skall inhämtas bör inte uppställas.

Statens räddningsverk bör också vara ansvarigt för att närmare föreskriva vilka uppgifter säkerhetsrådgivarna skall ha och vara tillsynsmyndighet beträffande säkerhetsrådgivare.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens bedömning. Utredningen har dock inte närmare berört frågan om tillsyn.

**Remissinstanserna:** Statens räddningsverk och Sveriges Kemiska Industrikontor (Kemikontoret) tillstyrker att verket blir ansvarig myndighet för att fastställa kunskapskraven och förrätta examination av säker-

hetsrådgivare samt utfärda utbildningsintyg. *Statens räddningsverk* ser helst att verket har dessa uppgifter för samtliga transportslag. Även *Luftfartsverket* anser att Statens räddningsverk bör hantera utbildningsfrågor för samtliga transportslag. *Sveriges Transportindustrieförbund*, *Svenska åkeriförbundet* och *Farligt gods Center AB* tillstyrker att Statens räddningsverk bär det samlade ansvaret för utfärdande av bestämmelser för säkerhetsrådgivare m.m. och föreslår att verket också blir tillsynsmyndighet för säkerhetsrådgivarna.

### Skälen för regeringens bedömning

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

#### *Uppgifter och kompetens*

I säkerhetsrådgivardirektivet stadgas som nämnts (se avsnitt 4.2.1) att rådgivaren skall ha ett utbildningsintyg och dessförinnan ha avlagt en examen som godkänts av medlemsstatens behöriga myndighet. Det bör således föreskrivas beträffande säkerhetsrådgivarens nödvändiga kompetens att denne måste ha avlagt föreskriven examen och inneha utbildningsintyg.

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

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

Räddningsverket bör således bli ansvarigt för att utfärda bestämmelser angående kompetens hos rådgivarna och närmare föreskrifter om den examen de skall ha avlagt. Räddningsverket bör också vara behörigt att utfärda det utbildningsintyg som krävs enligt säkerhetsrådgivardirektivet. Den möjlighet som direktivet ger att utse andra examineringsorgan än den behöriga myndigheten bör utnyttjas. Dessa organ bör utses på grundval av bl.a. de kriterier som anges i det kommande direktivet om harmonisering av examineringskraven för säkerhetsrådgivare, nämligen organets kompetens, hur organet specificerat sina examineringsformer, vidtagna åtgärder för att säkerställa opartiskhet vid examineringen och orga-

nets oberoende gentemot varje fysisk eller juridisk person som anställer säkerhetsrådgivare. Det bör dock betonas att innehållet i det kommande direktivet ännu inte helt bestämts (se avsnitt 4.2.1).

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

### *Tillsyn m.m.*

Enligt säkerhetsrådgivardirektivet skall medlemsstaterna vidta nödvändiga åtgärder för att varje företag som utför transport av farligt gods utser en eller flera säkerhetsrådgivare. Direktivet förutsätter alltså att medlemsstaterna aktivt övervakar att direktivets krav uppfylls.

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

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

Räddningsverket bör naturligen också vara den myndighet till vilken lämnas de rapporter angående olyckor och tillbud som verksamhetsutövaren är skyldig att göra.

## 6 Övriga frågor

**Regeringens förslag:** Definitionen och klassindelningen av farligt gods i lagen (1982:821) om transport av farligt gods ändras så att de överensstämmer med FN:s rekommendationer.

Lagens straffbestämmelse anpassas till att vissa brott som angetts i brottsbalken flyttas över till miljöbalken.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningen har därutöver föreslagit att lagen om transport av farligt gods kompletteras med ett bemyndigande om att föreskriva krav på utbildning och att bestämmelser om överklagande flyttas från förordningen om transport av farligt gods till lagen.

**Remissinstanserna:** Samtliga remissinstanser som uttalat sig i frågan har i huvudsak tillstyrkt utredningens förslag om ändring av lagens definitioner av farligt gods.

## Skälen för regeringens förslag

### *Definitioner*

Sedan tillkomsten av lagen om transport av farligt gods har i FN:s rekommendationer (se avsnitt 4.1.1) och i andra relevanta internationella regelverk upptagits varor som inte omfattas av lagens definition. Definitionen i lagen täcker endast delvis klass 9 i FN-rekommendationerna – ”övriga ämnen och föremål”. Övriga transportanknutna internationella regelverk har också öppna klasser för övriga farliga ämnen. Transportmyndigheternas föreskrifter, som i praktiken i huvudsak utgörs av dessa regelverk, omfattar därmed fler farliga ämnen än lagen.

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

En sådan anpassning innebär att uttrycket explosiva varor byts ut mot explosiva ämnen och föremål; att komprimerade, kondenserade eller under tryck lösta gaser byts ut mot gaser samt att vämjeliga varor och varor med benägenhet att orsaka infektioner byts mot smittförande ämnen. Vidare bör utöver de upprepade klasserna anges övriga farliga ämnen och föremål som regeringen, eller myndighet som regeringen bestämmer, särskilt föreskriver. Det nuvarande särskilda angivandet av magnetiskt material skulle därmed inte behövas.

Beträffande vämjeliga varor och varor med en benägenhet att orsaka infektioner är det endast fråga om en språklig modernisering och ingen ändring i sak. Vidare bör uttrycket ”varor” bytas ut mot ”ämnen och föremål”, som bättre svarar mot engelskans ”substances and articles”.

Genom att ge regeringen eller myndighet viss rätt att föreskriva vilka övriga ämnen och föremål som skall anses vara farligt gods kan sådant som i dag inte omfattas av lagen men av FN-rekommendationerna och andra relevanta regelverk inbegripas, såsom polyklorerade och polyhalogenerade bifenyler (PCB) och asbest. Gränserna för bemyndigandet anges genom att det i lagen stadgas att det skall vara gods som består av farliga ämnen eller föremål och som vid transport kan medföra skador på människor, djur, egendom eller i miljön eller påverka transportmedlets säkra framförande.

### *Bemyndigande angående utbildning*

I 9 § lagen om transport av farligt gods bemyndigas regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om klassificering av farligt gods, om transportmedel och andra transportanord-

ningar, märkning, uppgiftsplikt, säkerhetsutrustning, lastning, lossning, förvaring och annan hantering av farligt gods samt om försiktighetsmått och åtgärder i övrigt, allt i den utsträckning som krävs från transport-säkerhetssynpunkt.

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

### *Överklagande- och straffbestämmelser*

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

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

## 7 Kostnadskonsekvenser och ikraftträdande

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

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

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

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

## 8 Författningskommentar

### 2 §

Den nationella lagstiftningen bör i möjligaste mån harmonisera med de internationella reglerna. I detta avseende är bestämningen av begreppet farligt gods central.

Ändringarna innebär att lagen anpassas till FN:s rekommendationer för transport av farligt gods (se avsnitt 4.1.1) i deras nuvarande utformning. Förutom en språklig modernisering införs ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att särskilt föreskriva vilka ämnen och föremål som, utöver de som räknats upp, skall anses vara farligt gods i lagens mening. Bemyndigandet innebär att lagen kan omfatta alla de ämnen och föremål som anges i FN-rekommendationerna och andra internationella regelverk. Föreskriftsrätten begränsas till att avse farliga ämnen eller föremål som vid transport kan medföra skador på människor, djur, egendom eller i miljön eller påverka transportmedlets säkra framförande. Bestämmelsen beskrivs närmare i avsnitt 6.

### 3 a §

Paragrafen är ny. Motsvarande bestämmelse finns för närvarande i förordningen (1982:923) om transport av farligt gods. Eftersom termen ”avsändare” nu kommer att användas i lagen (se 10 a §) bör termen också definieras i lagen. Se vidare avsnitt 5.1.

### 10 a §

Genom paragrafen, som är ny, anges kravet på säkerhetsrådgivare. Alla som bedriver verksamhet där det ingår att utföra transporter av farligt gods eller att vara avsändare vid sådana transporter skall ha en eller flera säkerhetsrådgivare. Beträffande de undantag som kan komma ifråga, se kommentaren till 10 c §.

Reglerna om säkerhetsrådgivare har samma tillämpningsområde som lagen i övrigt. I 1 § första stycket anges att med transport 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. Kravet på säkerhetsrådgivare gäller för alla dessa moment. I 1 § andra stycket anges dock att förflyttning som endast sker inom ett område där tillverkning, lagring eller förbrukning av farligt gods äger rum inte anses som transport. Vidare framgår av 3 § 4 att fartyg omfattas av lagen i den utsträckning som det i dem transporteras gods i förpackad form, i containrar, flyttbara tankar, väg- eller terrängfordon eller järnvägsvagnar och andra spårbundna fordon.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 5.1.

**10 b §**

Paragrafen är ny. I *första stycket* anges säkerhetsrådgivarens uppgifter i stort – att verka för att olyckor förebyggs. Närmare bestämmelser, bl.a. i anledning av säkerhetsrådgivardirektivet och dess bilagor, bör anges i förordning och myndighetsföreskrifter. Har något av det som lagen avser att förhindra, dvs. skador på människor, djur, egendom eller i miljön, ändå inträffat, skall säkerhetsrådgivaren upprätta en rapport om detta till ledningen för verksamheten. Denna skall i sin tur lämna upplysningar om händelsen i den omfattning och till den myndighet som regeringen föreskriver. Samma förfarande gäller för tillbud som inneburit en allvarlig risk för en sådan olycka.

Genom att det hänvisas till sådana skador som anges i 8 § klargörs att det skall vara fråga om skador som det farliga godset orsakat. Någon skyldighet att rapportera trafikolyckor, arbetsolyckor etc. eller tillbud till sådana, där farligt gods visserligen funnits i bilden men inte haft någon betydelse för skadorna eller risken för skador, är alltså inte avsedd.

Säkerhetsrådgivardirektivet stadgar att rådgivaren måste ha en viss kunskapsnivå och ha genomgått en särskild examen. I *andra stycket* anges därför att säkerhetsrådgivaren måste besitta nödvändig kompetens för sina uppgifter. De närmare kraven på rådgivarens kunskaper och examen kan därefter anges i förordning och föreskrifter.

Reglerna behandlas närmare i avsnitt 5.1.

**10 c §**

Paragrafen är ny. I *första stycket* delegeras till regeringen eller myndighet som regeringen utser, rätten och skyldigheten att meddela de föreskrifter för säkerhetsrådgivare som behövs för att kraven i 10 b § och säkerhetsrådgivardirektivet skall vara uppfyllda. Genom förordning och föreskrifter kan t.ex. närmare anges vilka kunskapskrav rådgivaren skall uppfylla och vilken examen och vilket intyg som krävs.

Det är ofrånkomligt att situationer kan uppstå där det måste anses befogat att göra undantag från kravet på säkerhetsrådgivare. Exempelvis bör kravet på säkerhetsrådgivare gälla för sådana företag och myndigheter där transport av farligt gods ingår som en naturlig del av verksamheten. Den som endast tillfälligt utför en transport där riskerna är små bör inte behöva bygga upp en säkerhetsrådgivarorganisation för en enstaka transport. Även en sådan transport skulle givetvis omfattas av övriga säkerhetsbestämmelser om transport av farligt gods. Möjlighet till att undanta vissa verksamheter från kravet på säkerhetsrådgivare finns också enligt säkerhetsrådgivardirektivet. Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer ges därför i *andra stycket* möjlighet att förordna om undantag från bestämmelserna i 10 a §. Angående vilka undantag som kan göras enligt direktivet och förhållandet till undantag enligt 6 §, se avsnitt 5.1.

**16 §**

Ändringen utgör en konsekvensändring av att vissa brott flyttas från brottsbalken till miljöbalken, se avsnitt 6.



## Utredningens lagförslag

### Förslag till lag om ändring av lagen (1982:821) om transport av farligt gods

Härigenom föreskrivs dels att 2, 4, 5 och 9 §§ skall ha följande lydelse, dels att det i lagen skall införas sex nya paragrafer, 8 a, 8 b och 18–21 §§ med följande lydelse.

#### Nuvarande lydelse

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

explosiva varor, komprimerade, kondenserade eller under tryck lösta gaser, brandfarliga vätskor, brandfarliga fasta varor, självantändande varor, varor som utvecklar brandfarlig gas vid kontakt med vatten, oxiderande varor, organiska peroxider, giftiga varor, vämjeliga varor, varor med benägenhet att orsaka infektioner, radioaktiva varor, frätande varor samt magnetiskt material och som på grund därav vid transport kan medföra skador på människor, djur, egendom eller i miljön eller påverka transportmedlets säkra framförande.

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

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

I fråga om radioaktiva varor gäller denna lag endast i den mån den är förenlig med lagen (1984:3) om kärnteknisk verksamhet respektive strålskyddslagen (1988:220) och med stöd av dessa lagar meddelade föreskrifter eller villkor.

#### Föreslagen lydelse

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

explosiva ämnen och föremål, gaser, brandfarliga vätskor, brandfarliga fasta ämnen, självantändande ämnen, ämnen som utvecklar brandfarlig gas vid kontakt med vatten, oxiderande ämnen, organiska peroxider, giftiga ämnen, smittförande ämnen, radioaktiva ämnen, frätande ämnen samt övriga farliga ämnen och föremål som regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer särskilt föreskriver och som vid transport kan medföra skador på människor, djur, egendom eller i miljön eller påverka transportmedlets säkra framförande.

I fråga om radioaktiva ämnen gäller denna lag endast i den mån den är förenlig med lagen (1984:3) om kärnteknisk verksamhet respektive strålskyddslagen (1988:220) och med stöd av dessa lagar meddelade föreskrifter eller villkor.

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

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

**8 a §** *Varje företag eller myndighet som regelmässigt utför transport enligt denna lag eller är avsändare vid sådana transporter skall ha en eller flera säkerhetsrådgivare.*

*Säkerhetsrådgivaren har till uppgift att verka för att förebygga olyckor i samband med transport, lastning och lossning av farligt gods samt vid sådan olycka eller tillbud upprätta och överlämna en rapport till företagsledningen eller ledningen för myndigheten.*

*Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att meddela närmare föreskrifter om säkerhetsrådgivare.*

**8 c §** *Företag eller myndighet som avses i 8 a § skall efter en olycka eller ett tillbud i samband med transport enligt denna lag lämna upplysningar om händelsen i den omfattning och till den myndighet som regeringen föreskriver.*

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

**9 §** Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att meddela föreskrifter om klassificering av farligt gods, om transportmedel och andra transportanordningar, märkning, uppgiftsplikt, säkerhetsutrustning, lastning, lossning, förvaring och annan hantering av farligt gods samt om krav på utbildning och om försiktighetsmått och åtgärder i

sträckning som krävs från transportsäkerhetssynpunkt.

övrigt, allt i den utsträckning som krävs från transportsäkerhetssynpunkt.

Prop. 1998/99:49  
Bilaga 1

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

### **Överklagande**

*18 § En polismyndighets beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen får överklagas hos länsstyrelsen. Beslut av annan tullmyndighet än Generaltullstyrelsen får överklagas hos styrelsen.*

*19 § Beslut som en länsstyrelse eller annan central förvaltningsmyndighet än Statens kärnkraftinspektion meddelat enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.*

*Beslut som Statens kärnkraftinspektion meddelat enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen får överklagas hos regeringen.*

*20 § Generaltullstyrelsen får överta annan tullmyndighets uppgift enligt 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) att i länsrätt och kammarrätt föra det allmännas talan. Generaltullstyrelsen för det allmännas talan i Regeringsrätten.*

*2 § 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.*

Bestämmelserna i 8 a § samt föreskrifter som meddelats med stöd av denna bestämmelse skall från och med nämnda datum endast tillämpas såvitt avser utbildning av säkerhetsrådgivare. I övrigt träder bestämmelsen i kraft den 1 augusti 1999.

## Förteckning över remissinstanser

Remissyttrande över slutbetänkandet Säkrare kemikaliehantering (SOU 1998:13) har avgetts av Svea hovrätt, Justitiekanslern, Rikspolisstyrelsen, Vänersborgs tingsrätt, Umeå tingsrätt, Kammarrätten i Sundsvall, Länsrätten i Stockholms län, Försvarsmakten, Generalläkaren vid Försvarsmakten, Kustbevakningen, Statens räddningsverk, Statens järnvägar, Banverket, Vägverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket, Statskontoret, Generaltullstyrelsen, Riksrevisionsverket, Juridiska fakulteten vid Uppsala universitet, Arbetarskyddsstyrelsen, Närings- och teknikutvecklingsverket, Boverket, Sprängämnesinspektionen, Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen i västra Götalands län, Länsstyrelsen i Dalarnas län, Länsstyrelsen i Västernorrlands län, Naturvårdsverket, Kemikalieinspektionen, Helsingborgs kommun, Göteborgs stad, Stenungsunds kommun, Karlskoga kommun, Ånge kommun, Skellefteå kommun, Svenska kommunförbundet, Landstingsförbundet, Sveriges Industriförbund, Svenska Petroleum Institutet, Tjänstemännens Centralorganisation (TCO), Landsorganisationen i Sverige (LO), Svenska Arbetsgivareföreningen (SAF), Sveriges Kemiska Industrikontor (Kemikontoret), Svenska åkeriförbundet, Sveriges hamn- och stuveriförbund, Sveriges Transportindustriförbund, Miljöbalksutredningen (M 1993:04), Tunnel-kommissionen (M 1997:04), AB Skogsindustrierna i Sverige, Svenska Gasföreningen, Svenska Flygbranschens Riksförbund, ILO-kommittén, Farligt Gods Center AB och Karin Mannerstedt.

Tjänstemännens Centralorganisation (TCO) har bifogat ett yttrande av Tull-Kust, Förbundet för anställda i tullverket och kustbevakningen.

Sveriges Akademikers Centralorganisation (SACO) har översänt yttranden från Agrifack och Sveriges läkarförbund, Svensk Yrkes- och Miljömedicinsk Förening.

## Lagrådets yttrande

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 1998-12-15

**Närvarande:** f.d. justitierådet Staffan Vängby, justitierådet Gertrud Lennander, regeringsrådet Kjerstin Nordborg.

Enligt en lagrådsremiss den 10 december 1998 (Kommunikationsdepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i lagen (1982:821) om transport av farligt gods.

Förslaget har inför Lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Jan Stålhandske.

Lagrådet lämnar förslaget utan erinran.

## Försvarsdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 28 januari 1999

Närvarande: statsministern Persson, ordförande, och statsråden Hjelm-Wallén, Freivalds, Åsbrink, Schori, Winberg, Ulvskog, Lindh, Sahlin, von Sydow, Klingvall, Pagrotsky, Östros, Messing, Engqvist, Rosengren, Wärnersson, Lejon, Lövdén

Föredragande: statsrådet von Sydow

---

Regeringen beslutar proposition 1998/99:49 Säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods m.m.

## Rättsdatablad

---

<b>Författningsrubrik</b>	<b>Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande</b>	<b>Celexnummer för bakomliggande EG-regler</b>
Lag om ändring i lagen (1982:821) om transport av farligt gods	2, 5, 10 b, 10 c §§	396L0035

---