

Myndighetsansvaret för transport av farligt gods

Ur KB:s samlingar

Digitaliserad år 2015



National Library
of Sweden



1997:109

Delbetänkande av
Utredningen om kemikalieolyckor m.m.

Myndighetsansvaret för transport av farligt gods

SOU

1997:109

Delbetänkande av
Utredningen om kemikalieolyckor m.m.

Ref KB
Oce Son



Statens offentliga utredningar
1997:109
Försvarsdepartementet

Myndighetsansvaret för transport av farligt gods

Delbetänkande av Utredningen om kemikalieolyckor m.m.
Stockholm 1997

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

REGERINGSKANSLIETS
OFFSETCENTRAL
Stockholm 1997

ISBN 91-38-20669-0
ISSN 0375-250X

Till statsrådet och chefen för Försvarsdepartementet

Genom beslut den 19 december 1996 bemyndigade regeringen chefen för Försvarsdepartementet att tillkalla en särskild utredare för att klarlägga behovet av och lämna förslag till lagstiftning som krävs bl.a. med anledning av EU-direktivet om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga olyckshändelser där farliga ämnen ingår och EU-direktivet om säkerhetsrådgivare vid transport av farligt gods. I uppdraget ingick även att undersöka om myndighetsansvaret för transport av farligt gods bör förändras. Med stöd av bemyndigandet förordnade departementschefen generaldirektören Ulf Bjällås som särskild utredare.

Till sakkunniga utsågs den 5 februari 1997 kanslirådet Ulf Bjurman, kammarrättsassessorn Agneta Eberhardt och hovrättsassessorn Jan Stålhandske. Som experter förordnades samma dag departementssekreteraren Bo Barrefeldt, enhetschefen Magnus Blomqvist, förbundsjuristen Annika Gustafsson, juristen Ingrid Johansson, hovrättsassessorn Maj Johansson, avdelningsdirektören Ingabirgitta Larsson, civilingenjören Inge Lundström och överingenjören Åke Persson samt den 6 mars 1997 avdelningsdirektören Thure Svensson.

Som sekreterare i utredningen förordnades den 21 februari 1997 kammarrättsassessorn Ulrik Johansson.

Utredningen har antagit namnet Utredningen om kemikalieolyckor m.m. och får härmed överlämna delbetänkandet Myndighetsansvaret för transport av farligt gods. Till betänkandet fogas ett särskilt yttrande av sakkunnige Jan Stålhandske.

Stockholm i augusti 1997

Ulf Bjällås

Ulrik Johansson

Innehåll

FÖRKORTNINGAR 5

SAMMANFATTNING..... 6

FÖRFATTNINGSFÖRSLAG 7

1. Uppdraget 14

2. Nuvarande ordning 14

3. Frågans tidigare behandling 15

4. Internationella bestämmelser och överenskommelser..... 17

 4.1 FN:s rekommendationer om transport av farligt gods 17

 4.2 Järnvägstransporter..... 18

 4.3 Vägtransporter..... 18

 4.4 Sjötransporter 19

 4.5 Flygtransporter 19

 4.6 Behovet av samordning mellan transportslagen..... 20

5. Transportmyndigheternas organisation och arbetsuppgifter 22

 5.1 Organisation 22

 5.2 Normgivning och internationellt arbete 22

 5.3 Myndighetsutövning..... 23

 5.4 Information och utbildning 24

 5.5 Samordning mellan myndigheterna och problem med nuvarande ordning..... 25

6. Ett samlat myndighetsansvar 26

 6.1 Inledning..... 26

 6.2 Val av ansvarig myndighet 27

 6.3 Förutsättningarna för ett samlat myndighetsansvar 27

 6.4 Fördelarna med ett samlat myndighetsansvar 31

 6.5 Nackdelarna med ett samlat myndighetsansvar 33

 6.6 Utredningens ställningstagande..... 35

Illustration	37
--------------------	----

Särskilda yttranden	38
---------------------------	----

FÖRKORTNINGAR

ADR	Accord Européen Relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par Route
CIM	Det internationella fördraget om godsbefordran på järnväg
COTIF	Fördraget den 9 maj 1990 om internationell järnvägstrafik
DGR	Dangerous Goods Regulations
DSC	Sub-Committee on Dangerous Goods, Solid Bulk and Containers
ECE	Economic Commission for Europe
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organization
ILO	International Labour Organization
IMDG-code	International Maritime Dangerous Goods Code
IMO	International Maritime Organization
RID	Réglement Concernant le Transport International Ferroviaire des Marchandises Dangereuses
SOLAS	1974 års konvention om säkerhet för människoliv till sjöss
TFK	Transportforskningskommissionen

SAMMANFATTNING

Efter genomgång av regelstrukturen för transport av farligt gods, med undantag för bulktransporter till sjöss som inte omfattas av lagen (1982:821) om transport av farligt gods, och de ansvariga myndigheternas arbetsuppgifter såväl nationellt som internationellt har vi funnit att frågorna om transport av farligt gods främst handlar om olycksförebyggande säkerhetsarbete avseende det farliga godsets hantering och förpackning vid transport och mindre om ren trafiksäkerhet. De föreskrifter som transportmyndigheterna utfärdar syftar främst till att eliminera den extra säkerhetsrisk som det farliga godset utgör under transporten.

Myndighetsansvaret är idag uppdelat på tre transportmyndigheter: Statens räddningsverk (Räddningsverket) för landtransporter, Sjöfartsverket för sjötransporter och Luftfartsverket för lufttransporter. Av dessa är Räddningsverket den helt dominerande både med avseende på transportvolym och resursmässigt. Med hänsyn till den nuvarande transportslagsanknutna uppdelningen av myndighetsansvaret kan emellertid inte de samlade resurserna utnyttjas optimalt. Samordningen mellan transportmyndigheterna har inte heller fungerat helt tillfredsställande, vilket i hög grad torde ha sin grund i deras olika inriktning och storlek. Vi föreslår därför att myndighetsansvaret för alla transporter av farligt gods (land, luft och sjö) - med undantag för bulktransporter till sjöss - läggs på en myndighet och att Räddningsverket blir den ansvariga myndigheten. Det övergripande trafiksäkerhetsansvaret skall emellertid även i fortsättningen vila på de för respektive transportslag ansvariga myndigheterna. Med en sådan renodling av myndigheternas arbetsuppgifter skapas förutsättningar för en samordning av arbetet med farligt gods-frågor och myndigheternas resurser kan utnyttjas på ett effektivare sätt.

FÖRFATTNINGSFÖRSLAG

Förordningen (1982:923) om transport av farligt gods

Nuvarande lydelse

2 §

Transportmyndighet är i fråga om

landtransporter: Statens räddningsverk,

lufttransporter: Luftfartsverket,

sjötransporter: Sjöfartsverket.

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

4 §

Transportmyndigheterna skall meddela föreskrifter enligt 5 § lagen (1982:821) om transport av farligt gods.

5 §

Farligt gods indelas i följande klasser:

- | | |
|---------|--|
| Klass 1 | för explosiva varor |
| Klass 2 | för komprimerade, kondenserade eller under tryck lösta gaser |
| Klass 3 | för brandfarliga vätskor |
| Klass 4 | för brandfarliga fasta varor, självantändande varor och varor som utvecklar brandfarlig gas vid kontakt med vatten |
| Klass 5 | för oxiderande varor och organiska peroxider |
| Klass 6 | för giftiga varor, vämjeliga varor och varor med benägenhet att orsaka infektioner |
| Klass 7 | för radioaktiva varor |
| Klass 8 | för frätande varor |

Föreslagen lydelse

Ansvarig myndighet för transport av farligt gods är Statens räddningsverk.

Statens räddningsverk skall meddela föreskrifter enligt 5 § lagen (1982:821) om transport av farligt gods.

Klass 9 för magnetiskt material och de varuslag enligt klasserna 1-8 som *en transportmyndighet* för särskilda fall föreskriver.

Transportmyndigheterna får föreskriva att en klass skall vara indelad i underavdelningar.

7 §

På ansökan skall *transportmyndigheten* meddela beslut om en viss vara är att anse som farligt gods enligt lagen (1982:821) om transport av farligt gods. I beslutet skall myndigheten ange den för godset tillämpliga klassen samt godsets placering inom klassen.

Sökanden skall lämna underlag för den prövning som behövs för beslutet. Sökanden skall betala de kostnader som prövningen orsakar. *Transportmyndigheten* får bestämma avgiften till lägre belopp om omständigheterna föranleder det.

8 §

I ett ärende enligt 7 § får *transportmyndigheten* på sökandens begäran föreskriva vad som skall gälla för transport av varan intill dess ärendet slutligt avgjorts. Beslut där sådana föreskrifter meddelats kan när som helst ändras av myndigheten.

9 §

Transportmedel, enhetslastanordningar, behållare, emballage och annan transportmateriel skall med

Klass 9 för magnetiskt material och de varuslag enligt klasserna 1-8 som *Statens räddningsverk* för särskilt fall föreskriver.

Statens räddningsverk får föreskriva att en klass skall vara indelad i underavdelningar.

På ansökan skall *Statens räddningsverk* meddela beslut om en viss vara är att anse som farligt gods enligt lagen (1982:821) om transport av farligt gods. I beslutet skall myndigheten ange den för godset tillämpliga klassen samt godsets placering inom klassen.

Sökanden skall lämna underlag för den prövning som behövs för beslutet. Sökanden skall betala de kostnader som prövningen orsakar. *Statens räddningsverk* får bestämma avgiften till lägre belopp om omständigheterna föranleder det.

I ett ärende enligt 7 § får *Statens räddningsverk* på sökandens begäran föreskriva vad som skall gälla för transport av varan intill dess ärendet slutligt avgjorts. Beslut där sådana föreskrifter meddelats kan när som helst ändras av myndigheten.

Transportmedel, enhetslastanordningar, behållare, emballage och annan transportmateriel skall med

hänsyn till material, konstruktion, utförande och utrustning uppfylla de transportsäkerhetskrav som *transportmyndigheten* föreskriver.

Transportmyndigheterna får föreskriva att materiel enligt första stycket får användas till transport endast om den är provad och godkänd för sitt ändamål.

10 §

Enhetslastanordningar, behållare och emballage skall vid transport vara märkta på det sätt *transportmyndigheten* föreskriver.

Transportmyndigheterna får föreskriva att även transportmedlet skall vara märkt.

12 §

I den utsträckning *transportmyndigheten* föreskriver skall det för transporterarna finnas skriftliga instruktioner som anger på vilket sätt godset är farligt och vilka åtgärder som skall vidtas för att motverka eller undanröja fara som kan uppstå under transporten.

13 §

Transportmyndigheterna får föreskriva att särskild utrustning för brandsläckning, sanering, personligt skydd eller annat säkerhetsändamål skall finnas tillgänglig vid transport.

hänsyn till material, konstruktion, utförande och utrustning uppfylla de transportsäkerhetskrav som *Statens räddningsverk* föreskriver.

Statens räddningsverk får föreskriva att materiel enligt första stycket får användas till transport endast om den är provad och godkänd för sitt ändamål.

Enhetslastanordningar, behållare och emballage skall vid transport vara märkta på det sätt *Statens räddningsverk* föreskriver.

Statens räddningsverk får föreskriva att även transportmedlet skall vara märkt.

I den utsträckning *Statens räddningsverk* föreskriver skall det för transporterarna finnas skriftliga instruktioner som anger på vilket sätt godset är farligt och vilka åtgärder som skall vidtas för att motverka eller undanröja fara som kan uppstå under transporten.

Statens räddningsverk får föreskriva att särskild utrustning för brandsläckning, sanering, personligt skydd eller annat säkerhetsändamål skall finnas tillgänglig vid transport.

22 §

Transportmyndigheterna var och en inom sitt område bemyndigas att Statens räddningsverk bemyndigas att

1. utöver vad som framgår av denna förordning meddela föreskrifter enligt 9 och 10 §§ lagen (1982:821) om transport av farligt gods;

2. meddela föreskrifter enligt 6 § första stycket 2 och 3 lagen om transport av farligt gods;

3. meddela ytterligare föreskrifter för verkställighet av lagen om transport av farligt gods och denna förordning.

1. utöver vad som framgår av denna förordning meddela föreskrifter enligt 9 och 10 §§ lagen (1982:821) om transport av farligt gods;

2. meddela föreskrifter enligt 6 § första stycket 2 och 3 lagen om transport av farligt gods;

3. meddela ytterligare föreskrifter för verkställighet av lagen om transport av farligt gods och denna förordning.

23 §

Har föreskrifter meddelats om krav på tillstånd eller förhandsanmälan enligt 10 § lagen (1982:821) om transport av farligt gods, får *transportmyndigheterna* uppdra åt polismyndighet att pröva ärenden om tillstånd eller att ta emot förhandsanmälan.

Har föreskrifter meddelats om krav på tillstånd eller förhandsanmälan enligt 10 § lagen (1982:821) om transport av farligt gods, får *Statens räddningsverk* uppdra åt polismyndighet att pröva ärenden om tillstånd eller att ta emot förhandsanmälan.

Sådana ärenden prövas av Statens kärnkraftsinspektion och Statens strålskyddsinstitut inom respektive verksamhetsområde om de avser varor enligt klass 7.

24 §

Innan en *transportmyndighet* meddelar föreskrifter som berör en annan myndighets verksamhetsområde, skall samråd ske med denna myndighet.

Innan *Statens räddningsverk* meddelar föreskrifter som berör en annan myndighets verksamhetsområde, skall samråd ske med denna myndighet. Härvid skall särskilt beaktas att Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket och Luftfartsverket har det övergripande ansvaret för trafiksäkerheten inom respektive trans-

portområde. Föreskrifter om transport av farligt gods som innebär att trafiksäkerheten sänks får endast beslutas i samråd med det för trafiksäkerheten ansvariga verket.

Förordningen (1985:835) om kemiska produkter

Nuvarande lydelse

5 §

Kemikalieinspektionen får meddela ytterligare föreskrifter om försiktighetsmått enligt 5 § lagen (1985:426) om kemiska produkter.

I fråga om transport av kemiska produkter meddelas dock sådana föreskrifter som avses i första stycket av *respektive transportmyndighet* enligt förordningen (1982:923) om transport av farligt gods efter samråd med Kemikalieinspektionen

31 §

Innan annan myndighet än *sådan transportmyndighet som avses i 5 § andra stycket* meddelar förbud eller föreskrifter som har betydelse för transporter skall samråd ske med *vederbörande transportmyndighet* enligt förordningen (1982:923) om transport av farligt gods.

Föreslagen lydelse

I fråga om transport av kemiska produkter meddelas dock sådana föreskrifter som avses i första stycket av *Statens räddningsverk* enligt förordningen (1982:923) om transport av farligt gods efter samråd med Kemikalieinspektionen.

Innan annan myndighet än *Statens räddningsverk* meddelar förbud eller föreskrifter som har betydelse för transporter av *kemiska produkter* skall samråd ske med *Statens räddningsverk som ansvarig myndighet* enligt förordningen (1982:923) om transport av farligt gods.

Svävarfartsförordningen (1986:305)

Nuvarande lydelse

12 §

Sjöfartsverket meddelar i fråga om svävare föreskrifter om förande av dagbok, rapportering av sjöolyckor *samt transport av farligt gods*

Föreslagen lydelse

Sjöfartsverket meddelar i fråga om svävare föreskrifter om förande av dagbok och rapportering av sjöolyckor.

Förordningen (1988:1040) med instruktion för Statens räddningsverk

Nuvarande lydelse

1 §

Statens räddningsverk är central förvaltningsmyndighet för frågor om olycks- och skadeförebyggande åtgärder enligt räddningstjänstlagen (1986:1102), om *landtransporter* av farligt gods, om anordnande av skyddsrum och skyddade utrymmen, om räddningstjänst samt om sanering efter utsläpp av radioaktiva ämnen från en kärnteknisk anläggning, i den mån detta inte är en uppgift för någon annan myndighet.

Föreslagen lydelse

Statens räddningsverk är central förvaltningsmyndighet för frågor om olycks- och skadeförebyggande åtgärder enligt räddningstjänstlagen (1986:1102), om *transport* av farligt gods, om anordnande av skyddsrum och skyddade utrymmen, om räddningstjänst samt om sanering efter utsläpp av radioaktiva ämnen från en kärnteknisk anläggning, i den mån detta inte är en uppgift för någon annan myndighet.

3 §

Utöver vad som följer av 2 § skall Räddningsverket särskilt

11. handlägga ärenden om landtransporter enligt lagen (1982:821) om transport av farligt gods och verka för samordning av säkerhetsföreskrifter för land-, sjö- och lufttransporter av farligt gods,

11. *verka som ansvarig myndighet enligt lagen (1982:821) om transport av farligt gods,*

12. samordna tillsynsmyndigheternas verksamhet i fråga om *landtransporter* av farligt gods och svara för tillsyn inom verksamhetsområdet i övrigt

12. samordna tillsynsmyndigheternas verksamhet i fråga om *transport* av farligt gods och svara för tillsyn inom verksamhetsområdet i övrigt.

Förordningen (1993:1283) om kosmetiska och hygieniska produkter

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §

Läkemedelsverket får i fråga om kosmetiska och hygieniska produkter meddela föreskrifter om försiktighetsmått enligt 5 § lagen (1985:426) om kemiska produkter.

I fråga om transport av kosmetiska och hygieniska produkter meddelas dock sådana föreskrifter som avses i första stycket av *respektive transportmyndighet* enligt förordningen (1982:923) om transport av farligt gods efter samråd med Läkemedelsverket.

I fråga om transport av kosmetiska och hygieniska produkter meddelas dock sådana föreskrifter som avses i första stycket av *Statens räddningsverk* enligt förordningen (1982:923) om transport av farligt gods efter samråd med Läkemedelsverket.

1 Uppdraget

Utredningen om kemikalieolyckor m.m. har bl.a. fått i uppdrag att undersöka om myndighetsansvaret för transport av farligt gods bör utformas annorlunda än för närvarande. Enligt direktiven till utredningen bör en genomgång göras av såväl nationella som internationella myndighetsuppgifter hos Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Räddningsverket. I utredningsuppdraget ingår att överväga frågan om att låta en myndighet vara transportmyndighet för all transport av farligt gods, med undantag för bulktransporter till sjöss. När vi i fortsättningen skriver om sjötransporter avser vi således endast transporter av förpackat gods. Fördelarna med att ansvaret för transport av farligt gods samlas hos en myndighet skall vägas mot fördelarna med att systemen för sjö- respektive luftsäkerhet hålls samlat hos en myndighet. De ekonomiska konsekvenserna av eventuella förändringar skall belysas.

2 Nuvarande ordning

Nuvarande lagstiftning om transport av farligt gods infördes år 1982 med lagen (1982:821) och förordningen (1982:923) om transport av farligt gods. Ett av huvudskälen för tillkomsten av den nya lagstiftningen var att skapa ett samlat regelverk. Lagen och förordningen om transport av farligt gods är en ramlagstiftning som framför allt innehåller definitioner, regler om klassificering av farligt gods, bemyndiganden samt ansvars- och överklagandebestämmelser. Klassindelningen av farligt gods sker utifrån godsets farliga egenskaper. Klassificeringen ligger sedan till grund för de särskilda regler om dokumentation, märkning, förpackning och hantering av farligt gods vid transport som enligt bemyndigande meddelas av transportmyndigheterna.

Räddningsverket är transportmyndighet för samtliga landtransporter. Sjöfartsverket för sjötransporter och Luftfartsverket för lufttransporter. För frågor som inte kan hänföras till ett visst transportslag är Räddningsverket transportmyndighet. Beträffande transport av radioaktiva ämnen och militära transporter finns särskilda regler som inte kommer att beröras närmare i detta betänkande. Det kan dock finnas skäl att inom ramen för Räddningsverksutredningens (Fö 1996:10) uppdrag överväga om det alltjämt är befogat med en särreglering för militära transporter av farligt gods.

Med uppgiften som transportmyndighet följer ett ansvar för normgivning, allmän myndighetsutövning, service till allmänheten och att delta i det internationella arbetet inom respektive myndighets transportområde. Räddningsverket har även ett mer övergripande samordningsansvar för arbetet på hela farligt gods-området. En närmare genomgång av myndigheternas arbetsuppgifter kommer att göras i avsnitt 5 nedan.

Tillsynsansvaret omfattas inte av transportmyndighetsansvaret, utan utövas delvis av andra myndigheter enligt 25 § förordningen om transport av farligt gods. Frågor som berör tillsynsorganisationen kommer därför inte att behandlas här.

3 Frågans tidigare behandling

Myndighetsansvaret för transport av farligt gods har varit föremål för utredning vid ett flertal tillfällen. Innan lagen och förordningen om transport av farligt gods infördes var lagstiftningen beträffande vägtransporter av farligt gods i huvudsak produktinriktad och myndighetsansvaret spritt på ett stort antal myndigheter. Lagstiftningen för järnvägstransporter, sjötransporter och lufttransporter var däremot i första hand transportorienterad och myndighetsansvaret koncentrerat till Statens Järnvägar, Sjöfartsverket och Luftfartsverket. I betänkandet (Ds K 1980:10) Säkrare transporter av farligt gods föreslogs att ansvaret för landtransporter skulle förläggas till en särskild enhet inom Transportrådet och att ansvaret för sjö- respektive lufttransporter skulle ligga kvar hos respektive fackmyndighet. Redan då förordade emellertid flera remissinstanser, bl.a. Statens Järnvägar, Statens Industriverk, ASG och Bilspedition, Transportarbetareförbundet, Kemi-

kontoret och Sveriges Redareförening, att ansvaret skulle samlas hos en myndighet. Med hänsyn till remisskritiken föreslog departementschefen i propositionen (prop. 1981/82:94 s.15) att myndighetsansvaret för landtransporter skulle förläggas till en särskild enhet vid Sjöfartsverket för att få ett så samlat myndighetsansvar som möjligt. Genom införandet av lagen om transport av farligt gods skedde således en koncentration av myndighetsansvaret till Sjöfartsverket och Luftfartsverket.

I utredningen (SOU 1983:77) Effektiv räddningstjänst föreslogs med hänsyn till förändringarna i räddningstjänstens organisation att myndighetsansvaret för transport av farligt gods till sjöss och på land skulle överföras till Räddningsverket. Beträffande lufttransporterna föreslogs ingen förändring. Syftet med att föra över myndighetsansvaret till Räddningsverket var att frågorna om transport av farligt gods skulle kopplas närmare till samhällets program för befolkningsskydd och räddningstjänst. Emellertid överfördes endast ansvaret för landtransporter till Räddningsverket. Därmed var myndighetsansvaret för de två dominerande transportslagen beträffande farligt gods återigen uppdelat och den tidigare gemensamma transportinriktningen bruten.

Riksdagen har i rskr 1993/94:10 ställt sig bakom följande uttalanden från regeringen och försvarsutskottet om bl.a. transport av farligt gods. I regeringens skrivelse 1992/93:258 angavs att Räddningsverket bör utveckla sin samordningsroll i det nationella arbetet med både befolkningsskydd och räddningstjänst vad avser olyckor med kemikalier och transport av farligt gods. Riskanalyser på olika nivåer bör ligga till grund för den kort- och långsiktiga inriktningen av åtgärderna. Räddningsverket bör utveckla metoder för riskanalyser och riktlinjer för den praktiska tillämpningen av dessa inom befolkningsskyddet och räddningstjänsten. Vidare betonade regeringen vikten av att utveckla ett gemensamt informationssystem för transport av farligt gods och hänvisade därvid till Räddningsverkets informationsbank (RIB). Försvarsutskottet ställde sig i sitt betänkande FöU 1993/94:1 i huvudsak bakom regeringens skrivelse och framhöll att en av de viktigare frågorna var att ge Räddningsverkets samordningsuppgift ett sådant innehåll att verket kan agera på ett likartat sätt över samtliga myndighetsområden när det gäller beredskapen mot kemikalieolyckor och vid transport av farligt gods.

Uttalandena får anses ge en klar fingervisning om ett ökat och integrerat räddningstjänsttänkande i fråga om transport av farligt gods. Bland annat mot bakgrund härav föreslogs i utredningen (SOU 1995:19) Ett säkrare samhälle att Räddningsverket skulle ta över myndighetsansvaret för alla slag av transporter av farligt gods med undantag för bulktransporter till

sjöss. Förslaget fick ett blandat mottagande av remissinstanserna. Flertalet var positiva till förslaget. Sjöfartsverket och Luftfartsverket var dock kritiska. De båda verken framhöll att frågorna om transport av farligt gods är intimt förknippade med övriga frågor om sjö- och luftfartssäkerhet och att det förekommer ett omfattande internationellt samarbete som bl.a. berör frågorna om transport av farligt gods. Förslaget ledde inte till någon förändring av myndighetsansvaret och i prop. 1996/97:11 s. 89 uttalade regeringen att frågan om myndighetsansvaret för transport av farligt gods borde beredas ytterligare.

4 Internationella bestämmelser och överenskommelser

4.1 *FN:s rekommendationer om transport av farligt gods*

Bestämmelserna om transport av farligt gods är i hög grad internationella. Inom FN finns sedan länge en expertgrupp som arbetar med rekommendationer för klassificering och förpackning av farligt gods oavsett transportslag. FN-rekommendationerna delar in farligt gods i nio klasser utifrån dess farliga egenskaper. Till klasserna hör ämnesförteckningar. Dessa förteckningar är inte uttömmande, men de täcker merparten av de kommersiellt mest betydelsefulla ämnena med farliga egenskaper. Det finns även anvisningar om hur godset bör förpackas. FN:s rekommendationer har blivit vägledande för allt annat internationellt arbete med transport av farligt gods (se bilden sist i betänkandet). Den klassindelning som gjorts i lagen och förordningen om transport av farligt gods är avsedd att överensstämma med FN-rekommendationerna. För närvarande stämmer den dock inte helt med dessa. Härtill återkommer vi i vårt huvudbetänkande.

4.2 *Järnvägstransporter*

De internationella bestämmelserna om transport av farligt gods på järnväg finns i RID (Règlement Concernant le Transport International Ferroviaire des Marchandises Dangereuses). RID är ett bihang till det internationella fördraget om godsbefordran på järnväg (CIM), vilket i sin tur är en bilaga till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF). RID har genom direkta stadganden i CIM integrerats med de allmänna villkoren för avtal om järnvägstransporter mellan fördragsstaterna och utgör i första hand avtalsvillkor och inte offentligrättsliga säkerhetsföreskrifter.

RID indelar farligt gods i nio huvudklasser. Klassificeringen överensstämmer i princip med FN-rekommendationerna. RID består av tre delar. Del I är kortfattad och innehåller allmänna bestämmelser, del II innehåller ämnesförteckningar 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..

Inom EU pågår arbete med att harmonisera reglerna för transport av farligt gods. Bland annat har EU antagit ett direktiv som i princip innebär att RID även skall tillämpas vid nationella järnvägstransporter av farligt gods.

4.3 *Vägtransporter*

För vägtransporter gäller ADR (Accord Européen Relatif au transport International des Marchandises Dangereuses par Route), som är en överenskommelse om gemensam europeisk standard för vägtransport av farligt gods. Föreskrifterna i ADR gäller dock endast godset och dess hantering. Nationella och internationella föreskrifter avseende reglering av vägtrafik, vägtrafikavtal och handelsutbyte gäller oavsett ADR.

ADR har samma klassindelning av farligt gods som RID. Regelverket är indelat i själva överenskommelsen och två i huvudsak tekniska bilagor, A och B. Konventionstexten är kortfattad och innehåller endast ett fåtal materiella bestämmelser. Tyngdpunkten är lagd på bilagorna som är mycket omfattande och detaljerade. Bilaga A innehåller bl.a. regler 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.

I likhet med vad som ovan sagts om järnvägstransporter har EU antagit ett direktiv som innebär att ADR även skall tillämpas vid nationella vägtrans-

porter av farligt gods. Vidare finns det ett EU-direktiv om kontroll av vägtransporter av farligt gods. Avsikten är att kontrollen inom medlemsstaterna skall bli enhetlig och att onödiga dubbelkontroller skall undvikas.

4.4 *Sjötransporter*

Vid transport av förpackat farligt gods till sjöss tillämpas IMDG-koden, som utarbetats inom IMO (International Maritime Organization). För bulktransporter av farligt gods finns särskilda regler. Koderna har i sig endast status av rekommendation, men tillämpas av de flesta stora sjöfartsnationerna. IMDG-koden indelar farligt gods i nio klasser. Klassindelningen överensstämmer med FN:s rekommendationer. Klasserna innehåller förteckningar över de godsslag som får transporteras sjöledes. Vidare innehåller IMDG-koden, som är det till omfånget största regelverket om transport av farligt gods, bestämmelser om dokumentation, märkning, förpackning och hantering av det farliga godset under transport samt särskilda bestämmelser om brandskydd. Förpackningsreglerna överensstämmer i huvudsak med FN-rekommendationerna.

4.5 *Flygtransporter*

För luftfartens del återfinns de internationella farligt gods-reglerna i de av den internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) utgivna Technical Instructions (ICAO-TI). Dessa är automatiskt bindande för de stater som biträtt konventionen om internationell civil luftfart (Chicago-konventionen). Klassindelningen och förpackningsreglerna följer FN-rekommendationerna. Härutöver har flygbolagen inom den internationella luftfartsorganisationen (IATA) utarbetat regler, Dangerous Goods Regulations (DGR), som är helt baserade på ICAO-TI.

4.6 *Behovet av samordning mellan transportslagen*

För att underlätta transportövergångar och minimera byråkratin vore det enligt vår uppfattning en stor fördel om framför allt reglerna för sjö- och landtransporter kunde harmoniseras, eftersom det är dessa transportslag som har de största volymerna och är mest integrerade genom bl.a. ro/ro-trafik. Vid flygtransporter förekommer också transportövergångar, men där är volymerna betydligt mindre och harmoniseringsbehovet inte lika uttalat. Utvecklingen går dock mot ett ökat användande av flygtransporter och det är därför angeläget att det även här så långt möjligt sker en harmonisering.

Enligt vår uppfattning torde en fullständig harmonisering av farligt gods-reglerna genom att skapa ett gemensamt regelverk för samtliga transportslag dock inte vara möjlig. Det kommer alltid att finnas skillnader i riskanalys som är kopplade till transportslagens olika förutsättningar. Klassificeringen av farligt gods grundar sig på den huvudrisk som finns vid transport av en viss vara (se 6 § förordningen om transport av farligt gods). Skillnaden i reglerna mellan transportslagen kan därför bero på att en risk är större vid en viss transport än vid en annan. Detta innebär t.ex. att samma vara i vissa fall kan tillhöra olika klasser beroende på transportsätt. Det finns inte heller något egenvärde i att ha högre säkerhetskrav för ett visst transportslag än vad som erfordras för att transporten skall kunna ske på ett säkert sätt. Inte heller får nödvändiga säkerhetskrav sänkas bara för att uppnå harmonisering. Skillnader i reglerna mellan transportslagen som inte har sin grund i befogade säkerhetsöverväganden bör dock undanröjas.

Med de ovan nämnda FN-rekommendationerna som grund sker en successiv tillnärmning av reglerna för transport av farligt gods mellan de olika transportslagen. Det internationella arbetet går dock långsamt och regelverkens omfattning och detaljrikedom är ett problem. De mest omfattande avstegen från FN-rekommendationerna finns inom regelverken för landtransporter. Ett stort arbete med att omstrukturera ADR har påbörjats inom ECE (FN:s ekonomiska kommission för Europa). Det nya ADR kommer i sin uppläggning mer att överensstämma med FN-rekommendationerna. De kemiska och tekniska detaljfrågorna kommer att regleras via hänvisningar till FN-rekommendationerna respektive internationell standard. Liknande förändringsarbete bedrivs även avseende RID och IMDG-koden. Förutom att minska regelverkens omfång och uppnå en så stor överensstämmelse med FN-rekommendationerna som möjligt, är avsikten att transporthandlingar m.m. skall harmoniseras mellan de olika transportslagen.

ICAO-TI har redan en sådan utformning som eftersträvas för land- och sjötransporter.

Förutom det ovan nämnda arbetet med att omstrukturera farligt gods-reglerna för land- och sjötransporter pågår olika harmoniseringsprojekt. Inom DSC (Sub-Committee on Dangerous Goods, Solid Bulk and Containers) finns en arbetsgrupp som arbetar med att harmonisera sjöfartens regler med vägtransportsektorns i vad avser ro/ro-trafiken och IMO har utarbetat rekommendationer för hantering av farligt gods i hamnar. För transport på Östersjön finns en särskild överenskommelse mellan Danmark, Finland, Polen, Sverige och Tyskland om integrerade land- och sjötransporter. Överenskommelsen bygger i huvudsak på att IMDG-koden tillämpas med vissa lättnader för kortare transporter där bestämmelserna i ADR och RID om klassificering och märkning tillämpas.

För att förebygga risker med transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar har EU antagit ett direktiv om säkerhetsrådgivare. Varje företag som i sin verksamhet utför transporter av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar, eller lastning eller lossning i samband med sådana transporter skall utse en eller flera säkerhetsrådgivare. Dessa skall ha en viss utbildningsnivå avseende de väsentliga bestämmelserna i lagar, förordningar och föreskrifter som är tillämpliga för transport av farligt gods. Utbildningen skall bekräftas genom en examen. Säkerhetsrådgivaren har till uppgift att verka för att transporter av farligt gods sker i överensstämmelse med gällande bestämmelser. Om en olycka som skadar människor, egendom eller miljön inträffar under eller i anslutning till transport av farligt gods skall rådgivaren lämna en olycksrapport till företagsledningen eller i förekommande fall till lokal myndighet. De eventuella ändringar av svensk lagstiftning som säkerhetsrådgivardirektivet kan komma att föranleda återkommer vi till i vårt huvudbetänkande.

5 Transportmyndigheternas organisation och arbetsuppgifter

5.1 Organisation

Inom Räddningsverket finns en särskild enhet som bl.a. arbetar med frågor om transport av farligt gods. På enheten finns femton personer verksamma, varav tio arbetar med frågor om farligt gods såsom implementering av internationella regler, tillsyn, utbildning samt forskning och utveckling. I Räddningsverkets budget har för innevarande budgetår sex miljoner kronor avsatts för forskning och utveckling inom farligt gods-området.

På Sjöfartsverket är frågorna om transport av farligt gods knutna till Miljösektionen vid Sjöfartsinspektionen. Tidigare har de sorterat under Sjöfartstekniska sektionen och innan dess under fartygsoperativa sektionen. För närvarande är det två personer (tidigare en person) med visst kontorsstöd som mer direkt arbetar med frågor om farligt gods. På Luftfartsverket handläggs frågor om farligt gods inom Luftfartsinspektionen. Verksamheten utgör en mindre del av en heltidstjänst.

5.2 Normgivning och internationellt arbete

Huvuduppgiften för transportmyndigheterna är att meddela föreskrifter om transport av farligt gods. En annan mycket viktig uppgift är deltagande i de internationella fora som bl.a. utarbetar de ovan nämnda internationella regelverken för transport av farligt gods. Eftersom de svenska reglerna om transport av farligt gods nästan helt ansluter till dessa regelverk kan detta ses som en integrerad del av normgivningen.

Räddningsverket företräder Sverige i arbetet med FN-rekommendationerna om transport av farligt gods samt i arbetet med ADR och RID, med undantag för vissa avgränsade områden, se 19 och 21 §§ förordningen om transport av farligt gods. De svenska föreskrifterna kallas ADR-S samt RID-S och motsvarar i huvudsak ADR och RID. Vissa särbestämmelser finns

dock. Förutom de undantag som är särskilt markerade i texten, finns det i ADR-S en särskild bilaga C för vissa speciella transporter.

I fråga om sjö- respektive lufttransporter är ansvaret som behörig myndighet placerat på Sjöfartsverket respektive Luftfartsverket. Sjöfartsverket företräder således Sverige inom IMO med bl.a. utarbetandet av IMDG-koden och Luftfartsverket har att företräda Sverige inom ICAO i arbetet med ICAO-TI. Av resursskäl deltar emellertid inte Luftfartsverket i ICAO:s arbete med farligt gods-frågor.

För sjö- och lufttransporter har Sjöfartsverket respektive Luftfartsverket utgett kortfattade föreskrifter vilka, med ett fåtal undantag för inhemska transporter, innehåller hänvisningar till de internationella regelverken, IMDG-koden och ICAO-TI. Därutöver har Sjöfartsverket bl.a. meddelat föreskrifter om lastsäkring och hantering av farligt gods i hamn. Några enhetliga regler för hanteringen i hamn har dock inte kunnat utarbetas på grund av att frågan sträcker sig över flera myndigheters ansvarsområden.

5.3 *Myndighetsutövning*

Klassificeringsfrågor

För en vara som inte finns upptagen i gällande regelverk skall en transportmyndighet enligt 7 § förordningen om transport av farligt gods på ansökan meddela beslut om varan är att anse som farligt gods enligt lagen om transport av farligt gods. I beslutet skall myndigheten ange den för godset tillämpliga klassen samt godsets placering inom densamma.

Tillståndsprovning

Om det är av särskild betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt får regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer enligt 10 § lagen om transport av farligt gods förbjuda vissa slag av transporter eller föreskriva att vissa slag av transporter får ske endast efter tillstånd eller förhandsanmälan.

Enligt 23 § förordningen om transport av farligt gods får transportmyndigheterna delegera ansvaret att pröva ärenden om tillstånd och att ta emot förhandsanmälningar till en polismyndighet.

Statens Kärnkraftsinspektion och Statens Strålskyddsinstitut prövar sådana ärenden inom sina respektive verksamhetsområden.

Dispenser

Enligt 6 § lagen och 22 § förordningen om transport av farligt gods får transportmyndigheterna besluta om undantag från lagens tillämpning beträffande vissa transporter eller vissa slag av transporter.

Sammanfattningsvis kan sägas att de ovan nämnda myndighetsuppgifterna upptar en mindre del av transportmyndigheternas tid.

5.4 *Information och utbildning*

De tillämpliga regelverken för respektive transportslag är omfattande och svårtillgängliga för en lekman. En stor del av transportmyndigheternas dagliga arbete med farligt gods-frågor upptas därför av att informera om gällande bestämmelser. Ett problem i detta sammanhang är att myndighetsansvaret är spritt på flera instanser. Avsändare och transportörer kan därför inte få heltäckande information om vad som gäller för de olika transportslagen från en och samma källa utan måste vända sig till olika myndigheter. Denna ordning innebär också merarbete för myndigheterna. Räddningsverket har byggt upp en informationsbank (RIB), som bl.a. innehåller data om cirka 4 000 farliga ämnen, uppgifter om märkning vid transport och hantering samt transportklassningar av farliga ämnen för väg, järnväg, sjö och flyg. Vidare finns hela ADR inlagd i fulltext med möjlighet till sökning. Varken Sjöfartsverket eller Luftfartsverket har visat något intresse för att delta i arbetet med informationsbanken. För mer detaljerade frågor om transport av farligt gods till sjöss och i luften måste man därför vända sig till Sjöfartsverket respektive Luftfartsverket.

Statistiken beträffande transport av farligt gods är bristfällig. Heltäckande uppgifter om transporterade kemikalier och mängder samt om olyckor och olyckstillbud saknas. Genom införandet av EU-direktivet om säkerhetsrådgivare kommer en viss rapporteringsskyldighet beträffande olyckor att införas. Paralleller kan härvid dras till bestämmelserna om hanteringen av farliga kemikalier i fasta anläggningar där det finns regler om rapportering av olyckor och tillbud. En mer heltäckande statistik som visar transporterade mängder av respektive godsslag samt transportsätt vore dock önskvärd.

5.5 *Samordning mellan myndigheterna och problem med nuvarande ordning*

Räddningsverket är central förvaltningsmyndighet för bl.a. frågor om olycks- och skadeförebyggande åtgärder enligt räddningstjänstlagen och skall bevaka riskutvecklingen inom verksamhetsområdet och verka för att åtgärder vidtas för befolkningens skydd och för att förebygga olyckor. Ansvarsfördelningen för den operativa räddningstjänsten kan schematiskt beskrivas enligt följande. Huvudansvaret vilar på kommunerna, som svarar för räddningstjänsten inom sitt respektive område. För räddningstjänsten till sjöss ansvarar Sjöfartsverket avseende människoliv medan Kustbevakningen har ansvaret för miljön. Inom ramen för Sjöfartsverkets och Kustbevakningens ansvarsområden har avtal tecknats med vissa kustkommuner som har byggt upp särskilda insatsstyrkor för att bistå dessa myndigheter. Luftfartsverket har ansvar för räddningstjänsten vid flyghaverier inom Sveriges sjöterritorium.

Beträffande transport av farligt gods skall Räddningsverket enligt 3 § 11. instruktionen för Räddningsverket verka för samordning av säkerhetsföreskrifter för land-, sjö- och lufttransporter. För bl.a. detta ändamål har en särskild delegation knutits till verket. I delegationen ingår förutom representanter för de tre transportmyndigheterna även företrädare för andra berörda statliga myndigheter samt företrädare för näringslivet och fackföreningsrörelsen. Delegationen sammanträder två till fyra gånger per år. Därutöver förekommer även informella kontakter mellan framför allt transportmyndigheterna för att överbrygga problem i gränsområdet mellan de olika regelverken. Vid den hearing som utredningen höll den 24 mars 1997 framkom emellertid enligt samstämmiga uppgifter från berörda myndigheter, organisationer och företag att det finns brister beträffande samordningen mellan transportmyndigheterna.

Räddningsverket har i huvudsak anfört följande om bristerna beträffande samordning. En av orsakerna är att verkets bemyndigande "att verka för samordning" i 3 § 11. instruktionen för Räddningsverket är för svagt och otydligt formulerat. En annan orsak är att det råder mer eller mindre vattentäta skott mellan de olika internationella organ där regelverken utarbetas. Det faktum att alla regler baserar sig på FN:s rekommendationer räcker inte till som garanti för att skapa likformiga regler för de olika transportslagen. Även transportmyndigheternas olika storlek och ambitionsnivå har bidragit till att samordningen och samverkan inte fungerat. Luftfartsverket saknar

t.ex. helt specialkompetens avseende farligt gods och deltar, som tidigare nämnts, inte i ICAO:s arbete med transport av farligt gods. Många gånger har Räddningsverket fått svara för frågor inom hela farligt gods-området, t ex genom närvaro vid mässor. Gemensamma projekt har varit svåra att genomföra.

Från näringslivet har man bl.a. framfört följande. Det är nödvändigt att transport av farligt gods kan ske på ett smidigt sätt. Arbetet med att harmonisera reglerna för land-, sjö- och lufttransporter behöver därför prioriteras. I dag brister det i samordningen mellan transportmyndigheterna. Harmoniseringsarbetet försvåras av att fackmyndigheterna för de olika transportslagen värnar om sin särställning. Detta gäller även i detaljfrågor som t.ex. märkning av farligt gods. Det är också en nackdel att Sjöfartsverket och Luftfartsverket inte deltar i arbetet med att utveckla en gemensam databas för transport av farligt gods. Ett samlat myndighetsansvar skulle öka möjligheterna till samordning på det internationella planet.

6 Ett samlat myndighetsansvar

6.1 *Inledning*

Det finns en skillnad i synen på frågor om transport av farligt gods mellan transportmyndigheterna som bottnar i deras olika inriktning. Sjöfartsverket och Luftfartsverket betonar farligt gods-frågornas samband med det övriga säkerhetsarbetet inom respektive transportslag och menar att det inte går att särskilja farligt gods-frågorna från sjö- respektive luftsäkerhetsarbetet i övrigt. Räddningsverket å sin sida betonar räddningstjänstaspekterna och framhåller att farligt gods-frågorna framför allt handlar om att förebygga och begränsa kemikalieolyckor i samband med transport av farligt gods. Förenklat kan man uttrycka det så att Sjöfartsverket och Luftfartsverket utgår från transportmedlet och dess säkerhetskrav medan Räddningsverket utgår från det farliga ämnet eller varan. Skillnaden i synsätt är naturlig med hänsyn till verkens olika inriktning och verksamhetsområden. Det ursprungliga syftet med lagen och förordningen om transport av farligt gods att skapa ett samlat regelverk och en enhetlig inriktning av farligt gods-frågorna har således inte uppnåtts. Detta försvårar samordningen mellan

transportmyndigheterna och skapar problem för näringslivet. Ytterst kan detta leda till säkerhetsrisker.

En samordning av myndighetsansvaret kan med hänsyn till transportmyndigheternas självständighet i förhållande till varandra i praktiken endast ske på frivillig väg. Med nuvarande uppdelning av myndighetsansvaret torde därför en kraftfullare formulering av det nuvarande samordningsansvaret för Räddningsverket ("... verka för samordning") vara verkningsslöst, eftersom det i realiteten inte skulle ge den samordnande myndigheten några ytterligare befogenheter. Utredningen ser därför inte ett utvidgat mandat med en starkare betoning av samordningsansvaret som någon lösning.

6.2 *Val av ansvarig myndighet*

Sjöfartsverket och Luftfartsverket har ingen transportkompetens utanför sina respektive verksamhetsområden. Myndigheternas transportinriktning är därför ingen möjlig utgångspunkt för ett samlat myndighetsansvar. Räddningsverket har däremot kompetens inom såväl räddningstjänst som olycks- och skadeförebyggande arbete. Frågor om transport av farligt gods tenderar allt mer att ses som en del av det totala olycks- och skadeförebyggande arbetet inom industrin. Om farligt gods-frågorna skall få en gemensam inriktning och myndighetsansvaret samlas till en myndighet bör därför Räddningsverket bli ansvarig myndighet för samtliga transportslag. Detta ligger också i linje med den inriktning mot ett ökat räddningstjänsttänkande i frågor om transport av farligt gods som på senare år förordats av statsmakterna (se avsnitt 3 ovan). Även de generella kommittédirektiven (1994:23) om de ekonomiska ramarna för utredningsförslag gör att det i praktiken endast är Räddningsverket, som i dag är den till storleken helt dominerande transportmyndigheten, som kan bli aktuellt. Att förlägga ansvaret till någon annan myndighet skulle bli allt för kostsamt. Den fortsatta diskussionen om möjligheten och lämpligheten av att samla ansvaret för transport av farligt gods kommer således att utgå ifrån att det är Räddningsverket som i så fall blir denna myndighet.

6.3 *Förutsättningarna för ett samlat myndighetsansvar*

Frågan är först om det går att särskilja reglerna om transport av farligt gods från övriga trafiksäkerhetsregler. Vid införandet av lagen och förordningen om transport av farligt gods ansågs framför allt dessa gränsdragningssvå-

righeter beträffande sjötransporter vara ett hinder mot att förlägga myndighetsansvaret för sjötransporter av farligt gods till någon annan myndighet än Sjöfartsverket (se prop. 1981/82:94 s.121). För landtransporter, såväl väg- som järnvägstransporter, har emellertid en uppdelning av myndighetsansvaret i detta avseende varit möjlig och såvitt framkommit fungerat väl.

Varken IMDG-koden eller ICAO-TI innehåller några bestämmelser om farkosternas konstruktion. För att ett fartyg skall få transportera farligt gods på sjön krävs visserligen att det är konstruerat på visst sätt. Dessa regler finns emellertid i SOLAS (den internationella konventionen om säkerhet för människoliv till sjöss) och inte i IMDG-koden. Beträffande flygplan finns särskilda certifieringsbestämmelser i Chicago-konventionen, som gäller oavsett om flygplanet skall transportera farligt gods eller inte. Några särskilda bestämmelser för farligt gods-transporter finns inte.

Farligt gods-reglerna handlar i stället huvudsakligen om det farliga godsets egenskaper. Reglernas syfte kan sägas vara att neutralisera den extra fara som det farliga godset representerar vid transport jämfört med annat gods.

Regleringen av transport av farligt gods berör således i huvudsak följande punkter.

1. Regler om fastställande av vad som skall anses vara farligt gods (klassificeringen).
2. Regler om förpackning av godset för att minimera risken för att det oavsiktligt kommer ut till följd av påfrestningar under transport (förpackning).
3. Regler om beskrivning av godset i transportdokument så att dess farliga egenskaper framgår på ett klart och entydigt sätt (dokumentation).
4. Regler om märkning av godset så att dess skadebringande egenskaper synliggörs och kan särskiljas från övrigt gods (märkning).
5. Regler om hur farligt gods bör hanteras under normala omständigheter eller bekämpas vid en olycka (hantering).

Punkterna 1 och 2 om **klassificering** och **förpackning** av farligt gods omfattas av FN-rekommendationerna. Både sjö- och luftfartens farligt gods-regler följer i stort sett dessa rekommendationer. Genom att Räddningsver-

ket företräder Sverige i arbetet med FN-rekommendationerna förekommer i praktiken redan i dag en viss internationell samordning kring dessa två moment i regleringen av transporter av farligt gods. Med hänsyn härtill är det svårt att se varför myndighetsansvaret för dessa moment inte kan samlas hos Räddningsverket även nationellt.

När det gäller **dokumentation** och **märkning** enligt punkterna 3 och 4 pågår ett arbete med att harmonisera dessa regler för sjö- och landtransporter. Sjöfartsverket har framhållit att det är viktigt att dokumentation och märkning är sjöfartsanpassade så att de som hanterar godset på sjön känner igen sig. Några mer avgörande skäl för att ansvaret bör vara uppdelat har dock inte framkommit.

I fråga om **hantering** av det farliga godset vid transport har både Sjöfartsverket och Luftfartsverket gjort invändningar mot ett samlat myndighetsansvar. Sjöfartsverket har framhållit att det bl.a. finns omfattande samlastningsregler för containrar i IMDG-koden medan ADR för vägtransporter innehåller mycket få sådana regler. Det finns särskilda krav på säkring av "flexible IBC:s" (småbulkbehållare) och liknande förpackningar vid förväntat dålig väderlek. Vid transport av brandfarliga vätskor och organiska peroxider måste hänsyn tas till klimatförändringar som uppstår vid passage mellan olika klimatzoner. Särskilda krav ställs också på transport av farligt gods som kräver temperaturreglering. Detta gäller speciellt för organiska peroxider i klass 5.2. Vid transport av vissa explosiva ämnen gäller speciella stuvningsbestämmelser samt krav på särskilda transportcontainrar. Krav på rena, oljefria däck finns vid transport av explosiva ämnen, vilket även gäller vid transport av vissa gödningsämnen i klass 5. Vidare har Sjöfartsverket påpekat att lastsäkringsreglerna, som visserligen inte återfinns i IMDG-koden, kan ge upphov till gränsdragningsproblem mellan myndigheterna om farligt gods-frågorna bryts ut från Sjöfartsverket. IMO har i samarbete med ILO (International Labour Organization) gett ut rekommendationer för säkring av last i lastbärare under namnet IMO/ILO guidelines for packing cargo in freight containers or vehicles och Sjöfartsverket har gett ut en föreskrift, SJÖFS 1994:27, som handlar om hur farligt gods och lastbärare ska säkras under sjötransport. Sjöfartsverket hänvisar härvid till Transportforskningskommissionens (TFK) Lastsäkringshandbok.

Luftfartsverket har framhållit att det i ICAO-TI finns särskilda regler om att vissa varor som finns upptagna i FN-rekommendationerna över huvud taget inte får transporteras med flyg på grund av dess farlighet. Vidare finns det särskilda regler om att vissa varor endast får transporteras med fraktflyg utan passagerare. De sist nämnda reglerna beror på att säkerhetsanord-

ningarna är annorlunda på passagerarflygplan än på flygplan som endast är avsedda för fraktflyg.

De ovan nämnda särregleringarna samt andra bestämmelser om hanteringen av farligt gods är utan tvekan viktiga för trafiksäkerheten. Lastsäkring är dock inte primärt någon farligt gods-fråga utan en trafiksäkerhetsfråga. Endast i de fall godsets farlighet kräver särskilda lastsäkringsåtgärder utöver vad som gäller för gods i allmänhet bör åtgärderna anses som en farligt gods-fråga. I övrigt är de nämnda exemplen på bestämmelser endast mera allmänt transportorienterade. I stället är det framför allt det farliga godsets egenskaper i relation till de påfrestningar som det kan utsättas för under transport som är avgörande. Dessa förhållanden är emellertid inte så speciella från transportsynpunkt att frågorna inte kan handhas av Räddningsverket under förutsättning att verket tillförs viss transportspecifik sakkunskap.

I detta sammanhang finns det även skäl att påpeka att flertalet längre transporter omfattar mer än ett transportslag. Det är därför av stor vikt att reglerna för de olika transportslagen är harmoniserade med varandra så att övergångar mellan transportslagen kan ske på ett smidigt sätt.

Övriga säkerhetsöverväganden vid transport, som inte omfattas av ovan nämnda fem punkter, är av sådan trafiksäkerhetskaraktär som, oavsett hur farligt gods-frågan regleras, i första hand skall handhas av fackmyndigheten för transportslaget i fråga, d.v.s. Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket och Luftfartsverket. Detta bör dock inte vara något hinder för den för transport av farligt gods ansvariga myndigheten (Räddningsverket) att efter samråd med berörd fackmyndighet uppställa högre trafiksäkerhetskrav för transport av farligt gods än vad som eljest gäller (jfr ovan om lastsäkring). Det bör dock alltid vara den för transportslaget ansvariga fackmyndigheten som skall ha det övergripande ansvaret för trafiksäkerheten.

Vid ett samlat myndighetsansvar för frågor om transport av farligt gods skulle således fackmyndigheterna för transportslagen, d.v.s. Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket och Luftfartsverket, behålla det övergripande ansvaret för trafiksäkerheten medan Räddningsverket ensamt skulle ansvara för transport av farligt gods. Räddningsverkets ansvar skulle alltså gälla en del av den totala trafiksäkerheten och vara underordnad respektive fackmyndighets trafiksäkerhetsansvar. Räddningsverket bör t.ex. aldrig utan respektive fackmyndighets medverkan kunna besluta om en farligt gods-reglering som medför en sänkning av den totala trafiksäkerheten. Ett exempel på ett sådant fall skulle kunna vara Östersjöavtalet och de avsteg

som där gjorts från IMDG-kodens bestämmelser till förmån för ADR och RID vid kortare transporter.

Vid en sådan kompetensfördelning mellan den för farligt gods ansvariga myndigheten (Räddningsverket) och fackmyndigheterna för de olika transportslagen anser vi att oklarheter mellan de ansvariga myndigheterna bör kunna undvikas. Några avgörande principiella hinder mot att separera farligt gods-reglerna från övriga transportslagsanknutna säkerhetsregler torde därför inte föreligga. Det är således enligt vår mening möjligt att samla myndighetsansvaret för transport av farligt gods till Räddningsverket utan att äventyra trafiksäkerheten för sjö- och lufttransporter. Att det är möjligt och att det medför vissa systematiska fördelar genom att lagstiftningen om transport av farligt gods blir enhetlig är dock inte tillräckligt för att genomföra en förändring. Frågan är då vilka konkreta fördelar som står att vinna med en förändring av myndighetsansvaret och vilka nackdelar en sådan förändring kan föra med sig.

6.4 *Fördelarna med ett samlat myndighetsansvar*

En ökad harmonisering av de olika regelverken för transport av farligt gods skulle **öka säkerheten** genom att reglerna skulle bli lättare att tillämpa samt underlätta ett fritt handelsutbyte. För att skapa så stor samstämmighet som möjligt vid hanteringen av farligt gods under transport har, som ovan nämnts, FN utarbetat särskilda rekommendationer för klassificering och förpackning av farligt gods oavsett transportslag. Även inom EU finns det en uttalad strävan att få så likformiga regler som möjligt. Att det internationella arbetet går mot en ökad harmonisering i fråga om transport av farligt gods gör det angeläget att även på det nationella planet eftersträva en samsyn. Räddningsverket är den helt dominerande transportmyndigheten och företräder Sverige i det övergripande FN-arbetet i fråga om transport av farligt gods. Med hänsyn härtill och vad som ovan anförts är det därför logiskt att samla myndighetsansvaret för samtliga transportslag dit. Därmed skulle Sverige kunna hålla **en gemensam linje i internationella fora** som behandlar frågor om transport av farligt gods. Detta skulle öka våra möjligheter att påverka utvecklingen och minska risken för onödiga sårbarheter. Vinsterna på kort sikt skall dock inte överskattas eftersom det är fråga om internationellt samarbete med många stater inblandade. På lång sikt får det dock ses som en klar fördel.

För att kunna påverka det internationella arbetet är det enligt Räddningsverket i allmänhet inte tillräckligt att endast komma med förslag. Initiativen måste också vara väl underbyggda med t.ex. resultat av riskanalyser eller

andra former av utvecklingsresultat. Även om den forskning och utveckling som idag bedrivs inom Räddningsverket i akademiska ögon inte alltid håller så hög nivå är den, utöver den tillämpning som sker i det nationella säkerhetsarbetet, ett medel att påverka den internationella utvecklingen på farligt gods-området. Idag är det egentligen endast Räddningsverket som har tillräckliga resurser för att bedriva någon **forskning och utveckling** inom farligt gods-området. Eftersom Sverige är ett litet land med begränsade resurser är det inte försvarligt att bedriva denna verksamhet i tre parallella organisationer. Om ansvaret däremot koncentreras till en myndighet kan befintliga utvecklingsresurser användas mer effektivt och komma samtliga transportslag till godo i arbetet med att uppnå högsta möjliga säkerhet och för att påverka den internationella utvecklingen.

En renodling av ansvaret för frågor om transport av farligt gods och trafik-säkerhet, som blir en följd av att myndighetsansvaret för transport av farligt gods samlas till en myndighet, skulle göra det möjligt för myndigheterna att fokusera sina resurser inom sina respektive specialområden, vilket borde leda till ett **effektivare resursutnyttjande**. Mycket av den naturvetenskapliga kompetensen avseende farligt gods-frågor är densamma oavsett transportslag (jfr FN-rekommendationerna). Möjligheten att driva forsknings- och utvecklingsprojekt inom farligt gods-området skulle, som ovan nämnts, öka om myndighetsansvaret samlades till en myndighet. Förhoppningsvis kan det även leda till en kreativ dialog mellan myndigheterna där de med utnyttjande av sina specialkunskaper tillsammans kan verka för att höja den totala säkerheten.

Genom EU:s direktiv om säkerhetsrådgivare ställs nya krav på **utbildning** inom farligt gods-området. Arbetet med att organisera och genomföra dessa utbildningsinsatser skulle också underlättas om myndighetsansvaret var koncentrerat till en myndighet. Det skulle också förhoppningsvis bli lättare att sammanställa statistik om transport av farligt gods. Idag finns det, som tidigare påpekats, brister i detta avseende.

För avsändare och transportörer skulle myndighetskontakterna och **tillgängligheten till regelverken** underlättas om ansvaret för transport av farligt gods samlades till en myndighet. Industrin och transportnäringen har sedan lång tid förordat ett samlat myndighetsansvar. En angelägen åtgärd vid ett samlat myndighetsansvar vore att bygga ut Räddningsverkets databas så att samtliga regelverk för transport av farligt gods finns tillgängliga. Med den inställning som Sjöfartsverket och Luftfartsverket i dag har torde en sådan åtgärd vara svår att genomföra med nuvarande ansvarsuppdelning mellan myndigheterna. Det borde i framtiden vara möjligt att via databasen få komplett information om tillämpliga regler, blanketter och märkning

oavsett transportslag. Därmed skulle risken för misstag och förbiseenden sannolikt minska. På sikt skulle ett sådant system också innebära **samhällsekonomiska vinster** i form av en snabbare och enklare hantering för näringslivet. Behovet av service och telefonrådgivning, som idag utgör en stor del av transportmyndigheternas arbetsuppgifter, skulle också minska. Med hänsyn till att regelsystemen för land- och sjötransporter för närvarande är under omarbetning kan det dock finnas skäl att avvakta denna utveckling. Målet bör dock vara att skapa ett integrerat och användarvänligt informationssystem för samtliga transportslag. Ett sådant system skulle bli ett viktigt hjälpmedel för de säkerhetsrådgivare som enligt EU-direktiv i framtiden kommer att finnas på de företag som hanterar farligt gods.

6.5 *Nackdelarna med ett samlat myndighetsansvar*

Om myndighetsansvaret för all transport av farligt gods samlas hos Räddningsverket innebär det att ansvaret för sjö- respektive luftsäkerhet inte längre hålls samman. **Helhetssynen** i fråga om säkerheten till sjöss och i luften skulle därmed naggas i kanten även om Sjöfartsverket respektive Luftfartsverket skulle ha kvar det övergripande säkerhetsansvaret. Farligt gods-frågorna är, som tidigare nämnts, inte så integrerade i övriga trafiksäkerhetsfrågor att något direkt hinder föreligger mot en sådan lösning. En förändring av myndighetsorganisationen kommer troligen ändå att leda till vissa **gränsdragningsproblem** mellan frågor om transport av farligt gods och övriga trafiksäkerhetsfrågor. Det finns därmed en risk för att nya samordningsproblem uppstår. De av Sjöfartsverket påtalade lastsäkringsreglerna skulle kunna vara ett sådant område där problem eventuellt kan uppkomma. Den aktuella ansvarsuppdeleningen har dock fungerat bra för väg- och järnvägstransporter, varför problemen inte bör överdrivas.

En förändring av myndighetsorganisationen skulle också leda till att Sverige representeras av **olika myndigheter inom IMO och ICAO** beroende på om det är farligt gods-frågor eller andra sjö- respektive luftsäkerhetsfrågor som skall avhandlas. Risken finns att detta skulle kunna leda till missförstånd i vissa sammanhang. Riskerna skall dock inte överdrivas med hänsyn till att Sjöfartsverket och Luftfartsverket, vid en överföring av myndighetsansvaret för farligt gods-frågor alltså skulle ha kvar det övergripande trafiksäkerhetsansvaret. Delegationen för transport av farligt gods borde kunna fungera som ett samordningsforum för att undvika missförstånd.

En överföring av myndighetsansvaret för sjö- och lufttransporter av farligt gods till Räddningsverket skulle innebära att det nu **samlade norm- och tillsynsansvaret** inte längre hålls samman. I Inspektionskommitténs betänkande, SOU 1996:82, angående luft-, sjö- och spårtrafikens tillsynsmyndigheter framhölls att tillsynsarbetet medförde en viktig återföring av kunskaper som sedan var till nytta i normgivningsarbetet. Med hänsyn härtill fann kommittén att norm- och tillsynsarbetet inte borde skiljas åt. För landtransporter av farligt gods är emellertid norm- och tillsynsansvaret redan idag uppdelat på olika myndigheter (se 25 § förordningen om transport av farligt gods).

Normgivningen avseende transport av farligt gods är till helt övervägande delen internationell. Erfarenheterna från tillsynsarbetet kan därför inte direkt överföras till normgivningen. Däremot kan erfarenheterna, i likhet med egna forsknings- och utvecklingsresultat, användas för att påverka det internationella regelarbetet. När det gäller lufttransporter deltar emellertid inte Luftfartsverket i det internationella arbetet med farligt gods-regler. Sambandet mellan tillsyn och normgivning saknas därför. Sjöfartsverket däremot deltar både i det internationella arbetet med farligt gods-frågor och utövar tillsyn. Det torde därför föreligga vissa synergieffekter mellan tillsyn och normgivning på sjöfartens område. Tillsynen är dock till viss del delegerad till Kustbevakningen.

Om myndighetsansvaret för transport av farligt gods samlas till Räddningsverket bör kunskap och erfarenheter från tillsynen kunna förmedlas genom den samordningsgrupp för tillsynsfrågor (Samtill) som redan i dag finns. Genom att samla normgivningsansvaret till Räddningsverket blir också rollfördelningen, med en uppdelning av norm- och tillsynsansvaret, lika inom hela farligt gods-området.

Sjöfartsverket och Luftfartsverket besitter en stor kunskap om sina respektive transportslag som inte blir lika lättillgänglig för en annan myndighet i de fall det krävs sådana **särskilda specialkunskaper**. Att föra över myndighetsansvaret för farligt gods-frågor till Räddningsverket skulle därför kunna leda till en minskad teknikförståelse i vissa sammanhang. Detta är dock frågor som borde gå att lösa genom samarbete mellan myndigheterna. Det finns härvid skäl att erinra om den samrådsskyldighet som föreligger enligt 24 § förordningen om transport av farligt gods samt det remissförfarande som är vedertaget inom förvaltningsrätten.

En annan risk med att samla myndighetsansvaret kan vara att den ansvariga myndighetens intresse endast fokuseras på vissa transportslag. Sådana problem har enligt Järnvägsinspektionen funnits i nuvarande myndig-

hetsorganisation beträffande järnvägstransporterna som inledningsvis kom lite i skuggan av vägtransporterna. Om en sammanslagning av myndighetsansvaret skall bli lyckosam är det därför av största vikt att säkerhetsarbetet utformas med sikte på att transport av farligt gods skall kunna ske på bästa tänkbara sätt oavsett transportslag.

Ett samlat myndighetsansvar kommer förmodligen inledningsvis att leda till något **ökade kostnader** för staten. Med hänsyn till den blygsamma omfattning som verksamheten med farligt gods-frågor har inom Sjöfartsverket respektive Luftfartsverket är rationaliseringspotentialen begränsad. Räddningsverket har i dag en relativt stor organisation som arbetar med frågor om transport av farligt gods. Eftersom verket saknar kompetens inom sjö- och luftfart behöver man emellertid rekrytera personal inom dessa områden. Utredningen finner det därför troligt att en sammanslagning av myndighetsansvaret inledningsvis kommer att medföra vissa ökade kostnader. På sikt bör dock en organisationsförändring kunna leda till rationaliseringar. Dessa bör kunna utnyttjas för en angelägen höjning av ambitionsnivån inom farligt gods-området.

6.6 *Utredningens ställningstagande*

Reglerna om transport av farligt gods är omfattande och svårtillgängliga. Genom FN:s rekommendationer om klassificering och förpackning av farligt gods finns det stora likheter mellan regelverken för de olika transportslagen. Besvärande skillnader finns dock och det är enligt uppgifter från myndigheter och näringsliv önskvärt att samordningen blir bättre såväl nationellt som internationellt. Vidare är det angeläget att skapa en helhetssyn på farligt gods-frågorna och göra reglerna mer användarvänliga med så få särlösningar som möjligt för de olika transportslagen. Som ett led i detta arbete anser vi att den svenska farligt gods-lagstiftningen och myndighetsorganisationen på området bör göras enhetlig.

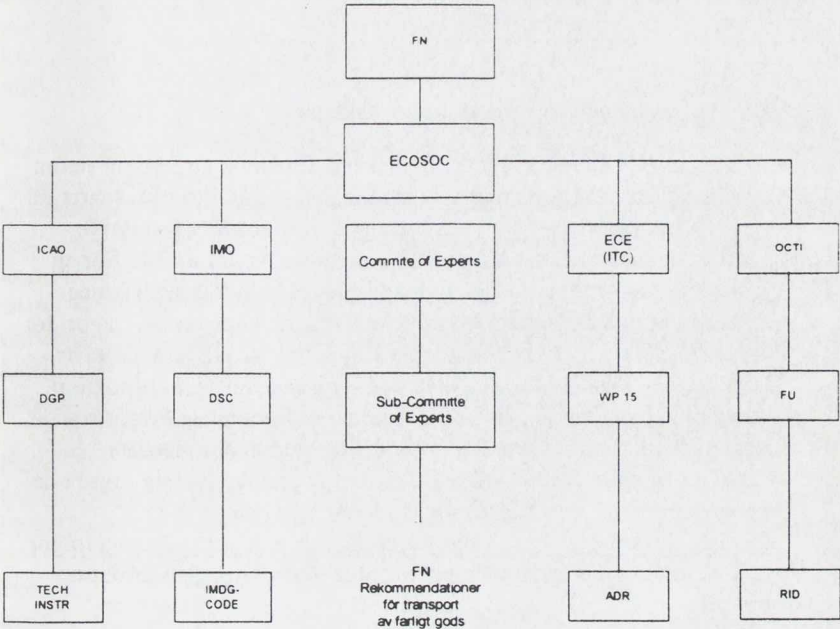
Farligt gods-reglerna syftar dels till att förhindra att det transporterade ämnet eller varan kommer ut vid en olycka, dels till att minimera riskerna om så skulle ske. Det dubbla syftet illustreras bl.a. genom att man beträffande landtransporter gör skillnad mellan trafikolyckor med farligt gods och farligt gods-olyckor. För att en olycka skall betecknas som farligt gods-olycka krävs det att det farliga godset på något sätt kommit ut. Om inte är det endast en trafikolycka. Detta är en distinktion som framför allt betonas av näringslivet. Det är därför logiskt att myndighetsansvaret samlas till Räddningsverket, med hänsyn till verkets uppgifter i fråga om såväl räddningstjänst som olycks- och skadeförebyggande arbete. Det finns, som ovan

beskrivits, stora fördelar med en sådan lösning både organisatoriskt och tillämpningsmässigt. Myndighetsorganisationen blir mer renodlad med färre ansvariga myndigheter. De samlade resurserna kan därmed utnyttjas effektivare och näringslivet kan lättare få tillgång till nödvändig information om gällande regler. Vidare stärks Sveriges möjligheter att hålla en gemensam linje internationellt i fråga om transport av farligt gods.

Nackdelarna utgörs i huvudsak av de eventuella gränsdragningsproblem som kan uppstå genom att ansvaret för sjö- och luftsäkerhet inte längre hålls samman. Med den organisationsstruktur som vi föreslår, där Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket och Luftfartsverket har huvudansvaret för trafiksäkerheten, bör dessa problem dock vara begränsade. Av hittills vunna erfarenheter beträffande landtransporter framgår att organisationen fungerat väl. Genom att myndigheternas arbetsuppgifter renodlas bör snarare förutsättningarna för samarbete och samordning öka. Grunden för samordningen och samarbetet inom farligt gods-området bör, som nu, vara Delegationen för transport av farligt gods. Vidare bör den samrådsskyldighet som följer av 24 § förordningen om transport av farligt gods vara en garanti för att undvika missförstånd mellan de berörda myndigheterna.

Sammanfattningsvis anser utredningen att fördelarna med ett samlat myndighetsansvar för transport av farligt gods klart överväger nackdelarna.

Utredningen föreslår således att Räddningsverket blir ensam ansvarig myndighet för transport av farligt gods med undantag för bulktransporter till sjöss. Ordet transportmyndighet kommer därmed att utgå i berörda författningar och ersättas med Statens räddningsverk. För att betona att det övergripande ansvaret för trafiksäkerheten skall vila på de för respektive transportslag ansvariga myndigheterna föreslår vi ett tillägg i 24 § förordningen om transport av farligt gods. Meningen är att Räddningsverket ensam skall kunna besluta om farligt gods regleringar som i huvudsak håller sig inom de fem punkter som anges i avsnitt 6.3 såvida det inte innebär att den totala trafiksäkerheten sänks. I sådana fall måste Räddningsverket samråda med berörd fackmyndighet. Samma sak gäller om Räddningsverket vill införa särskilda trafiksäkerhetsregler som ligger utanför området för reglering av farligt gods-frågor.



Särskilda yttranden

Särskilt yttrande av Jan Stålhandske, sakkunnig

Tanken att låta en enda myndighet ansvara för alla transportslag (utom bulktransporter till sjöss) har prövats flera gånger tidigare. Ansvaret för sjö- och lufttransporter har dock fått ligga kvar hos Sjö- respektive Luftfartsverket. Skälen till detta har i huvudsak varit följande. För att frågor om transport av farligt gods till sjöss och i luften skall kunna handläggas ändamålsenligt krävs en omfattande kompetens i frågor, för vilka Sjö- respektive Luftfartsverket alltså måste ansvara. Detta är frågor rörande trafiksäkerhet, men också rörande fartygskonstruktion, utrustning, bemanning och havets skydd mot förorening. Frågor som är relaterade till fartyget respektive det farliga godset är inflettade i varandra på ett svårupplösligt sätt. Denna koppling visar sig också i de konventioner och den lagstiftning som styr sjö- och flygsäkerhetsarbetet. Vad gäller landtransporter är varuanknutna frågor inte på samma sätt sammankopplade med transportmedelsanknutna frågor.

Hos Sjö- och Luftfartsverket, där kompetensen beträffande sjösäkerhet och flygsäkerhet finns, anser man att ovanstående förhållande alltså gäller. Man anser således inte att trafiksäkerheten skulle gynnas av att myndighetsansvaret för transport av farligt gods flyttas över till Räddningsverket. Däremot har man den erfarenheten att hanteringen av farligt gods inom luft- och sjöfarten för närvarande fungerar bra och att samarbetet med andra transportmyndigheter fungerar tillfredställande.

De säkerhetsansvariga myndigheternas synpunkter i frågan måste enligt min mening tas på största allvar. Det kan därför ifrågasättas om det är möjligt att - med bibehållen säkerhetsnivå - flytta över Sjö- och Luftfartsverkens ansvar till Räddningsverket. Exempel på uppgifter som kräver hög kompetens om sjö- och flygsäkerhet är att ge dispenser för vissa transporter av farligt gods till sjöss och i luften, eventuellt i kombination med föreskrifter om hur lasten skall behandlas ombord; val av fartygstyp, stuvning, separation etc. med hänsyn tagen till fartygets konstruktion och utrustning (brandsläckningsutrustning, typ av fläktar, besättningsutrymmen m.m.).

Såsom anges i betänkandet är regelverken för samtliga transportslag i mycket hög grad internationella. De brister i samordningen som finns mellan transportslagen beror i första hand på att de internationella

regelverken skiljer sig åt. Det är utan tvivel angeläget att regelverken mellan de olika transportslagen harmoniseras. Detta åstadkommes dock inte genom att en myndighet utfärdar samtliga svenska föreskrifter, utan måste i första hand ske genom långsiktigt internationellt arbete.

Vad som sagts hindrar givetvis inte att det finns utrymme för att höja ambitionsnivån beträffande säkerheten m.m. och för att förbättra samordningen mellan de olika transportslagen. Tillgängligheten till regelverken och förmågan att hålla en samlad linje i olika internationella fora är exempel på frågor där samordningen och samarbetet mellan myndigheterna kunde bli bättre. Att, såsom utredningen synes göra, utgå från att det är utsiktslöst att försöka åstadkomma en bättre samordning mellan myndigheterna, är dock en felaktig utgångspunkt.

Härtill kommer att gränsdragningsproblem mellan frågor rörande transport av farligt gods och andra trafiksäkerhetsfrågor kan, som anges i betänkandet, leda till nya samordningsproblem.

Det förhållandet att ansvaret för bulktransporter av farligt gods till sjöss alltjämt kommer att hanteras av Sjöfartsverket innebär att verket måste behålla kompetensen beträffande farligt gods.

Betänkandets förslag innebär att det internationella och nationella föreskriftsarbetet skall skötas av Räddningsverket, men arbetet med tillsynen av efterlevnaden med regelverket skall skötas av Sjö- respektive Luftfartsverket. Därigenom försämrar den erfarenhetsåterföring som nu existerar med ett samlat norm- och tillsynsansvar, på ett sätt som underskattas i betänkandet.

Av de skäl som redovisats ovan anser jag att fördelarna med ett samlat myndighetsansvar för transport av farligt gods är begränsade och att de inte överväger fördelarna med att systemet för sjö- respektive luftsäkerhet koncentreras till respektive myndighet. Således finner jag inte skäl att föreslå att Räddningsverket skall vara ensam ansvarig myndighet för transport av farligt gods.

Statens offentliga utredningar 1997

Kronologisk förteckning

1. Den nya gymnasieskolan – steg för steg. U.
2. Inkomstskattelag, del I-III. Fi.
3. Fastighetsdataregister. Ju.
4. Förbättrad miljöinformation. M.
5. Aktivt lönebidrag. Ett effektivare stöd för arbetshandikappade. A.
6. Länsstyrelsernas roll i trafik- och fordonsfrågor. K.
7. Byråkratin i backspegeln. Femtio år av förändring på sex förvaltningsområden. Fi.
8. Röster om barns och ungdomars psykiska hälsa. S.
9. Flexibel förvaltning. Förändring och verksamhetsanpassning av statsförvaltningens struktur. Fi.
10. Ansvaret för valutapolitiken. Fi.
11. Skatter, miljö och sysselsättning. Fi.
12. IT-problem inför 2000-skiftet. Referat och slutsatser från en hearing anordnad av IT-kommissionen den 18 december. IT-kommissionens rapport 1/97. K.
13. Regionpolitik för hela Sverige. N.
14. IT i kulturens tjänst. Ku.
15. Det svåra samspillet. Resultatstyrningens framväxt och problematik. Fi.
16. Att utveckla industriforskningsinstitutet. N.
17. Skatter, tjänster och sysselsättning. + Bilagor. Fi.
18. Granskning av granskning. Den statliga revisionen i Sverige och Danmark. Fi.
19. Bättre information om konsumentpriser. In.
20. Konkurrenslagen 1993-1996. N.
21. Växa i lärande. Förslag till läroplan för barn och unga 6-16 år. U.
22. Aktiebolagets kapital. Ju.
23. Digital demokrati. Ett seminarium om Teknik, demokrati och delaktighet den 8 november 1996 anordnat av Folkomröstningsutredningen, IT-kommissionen och Kommunikationsforskningsberedningen. IT-kommissionens rapport 2/97. K.
24. Valfärd i verkligheten – Pengar räcker inte. S.
25. Svensk mat – på EU-fat. Jo.
26. EU:s jordbrukspolitik och den globala livsmedelsförsörjningen. Jo.
27. Kontroll Reavinst Värdepapper. Fi.
28. I demokratins tjänst. Statstjänstemannens roll och vårt offentliga etos. Fi.
29. Barnpornografi. Innehavskriminalisering m.m. Ju.
30. Europa och staten. Europeiseringens betydelse för svensk statsförvaltning. Fi.
31. Kristallkulan – tretton röster om framtiden. IT-kommissionens rapport 3/97. K.
32. Följdlagstiftning till miljöbalken. M.
33. Att lära över gränser. En studie av OECD:s förvaltningspolitiska samarbete. Fi.
34. Övervakning av miljön. M.
35. Ny kurs i trafikpolitiken + bilagor. K.
36. Bekämpande av penningtvätt. Fi.
37. Ett tekniskt forskningsinstitut i Göteborg. U.
38. Myndighet eller marknad. Statsförvaltningens olika verksamhetsformer. Fi.
39. Integritet Offentlighet Informationsteknik. Ju.
40. Unga och arbete. In.
41. Staten och trossamfunden Rättslig reglering
 - Grundlag
 - Lag om trossamfund
 - Lag om Svenska kyrkan. Ku.
42. Staten och trossamfunden Begravningsverksamheten. Ku.
43. Staten och trossamfunden Den kulturhistoriskt värdefulla kyrkliga egendomen och de kyrkliga arkiven. Ku.
44. Staten och trossamfunden Svenska kyrkans personal. Ku.
45. Staten och trossamfunden Stöd, skatter och finansiering. Ku.
46. Staten och trossamfunden Statlig medverkan vid avgiftsbetalning. Ku.
47. Staten och trossamfunden Den kyrkliga egendomen. Ku.
48. Arbetsgivarpolitik i staten. För kompetens och resultat. Fi.
49. Grundlagsskydd för nya medier. Ju.
50. Alternativa utvecklingsvägar för EU:s gemensamma jordbrukspolitik. Jo.
51. Brister i omsorg
 - en fråga om bemötande av äldre. S.
52. Omsorg med kunskap och inlevelse
 - en fråga om bemötande av äldre. S.
53. Avskaffa reklamskatten! Fi.
54. Ministern och makten. Hur fungerar ministerstyre i praktiken? Fi.
55. Staten och trossamfunden. Sammanfattningarna av förslagen från de statliga utredningarna. Ku.
56. Folket som rådgivare och beslutsfattare. + Bilaga 1 och 2. Ju.
57. I medborgarnas tjänst. En samlad förvaltningspolitik för staten. Fi.
58. Personalutrymning. A.
59. Svenskheten Voksenåsens förvaltningsform. Ku.
60. Betal-TV inom Sveriges Television. Ku.

Statens offentliga utredningar 1997

Kronologisk förteckning

61. Att växa bland betong och kajor.
Ett delbetänkande om barns och ungdomars
uppväxtvillkor i storstädernas utsatta områden från
Storstadskommittén. S.
62. Rosor av betong.
En antologi till delbetänkandet Att växa bland
betong och kajor från Storstadskommittén. S.
63. Sverige inför epokskiftet.
IT-kommissionens rapport 5/97. K.
64. Samhall. En arbetsmarknadspolitisk åtgärd
+ Bilagedel. A
65. Polisens register. Ju.
66. Statsskuldpolitiken. Fi.
67. Återkallelse av uppehållstillstånd. UD.
68. Grannlands-TV i kabelnät. Ku.
69. Besparingar i stort och smått. U.
70. Totalförsvaret och frivilligorganisationerna
– uppdrag, stöd och ersättning. Fö.
71. Politik för unga.
+ 2 st bilagor. In.
72. En lag om socialförsäkringar. S.
73. Inför en svensk policy om säker elektronisk
kommunikation. Referat från ett seminarium
anordnat av IT-kommissionen, Närings- och
handelsdepartementet och SEIS den 11 december
1996. IT-kommissionens rapport 6/97. K.
74. EU:s jordbrukspolitik, miljön och regional
utveckling. Jo.
75. Bosättningsbegreppet. Skatterättsliga regler för
fysiska personer. Fi.
76. Invandrare i vård och omsorg
– en fråga om bemötande av äldre. S.
77. Uppföljning av inkomstskattelagen. Fi.
78. Medelsförvaltning i kommuner och landsting. In.
79. Försäkringsmäklare. En lagöversyn av
Försäkringsmäklarutredningen. Fi.
80. Reformerad stabsorganisation. Fi.
81. Allmännyttiga bostadsföretag.
+ Bilaga. In.
82. Lika möjligheter. In.
83. Om makt och kön – i spåren av offentliga
organisationers omvandling. A.
84. En hållbar kemikaliepolitik. M.
85. Förmån efter inkomst – Samordnat inkomstbegrepp
för bostadsstöden och nya kvalifikationsregler för
rätt till sjukpenninggrundande inkomst. S.
86. Punktskattekontroll av alkohol, tobak och
mineralolja, m.m. Fi.
87. Kvinnor, män och inkomster.
Jämställdhet och oberoende. A.
88. Upphandling för utveckling. N.
89. Handeln med skrot och begagnade varor. N.
90. Ändrad organisation för det statliga plan-, bygg-
och bostadsväsendet. In.
91. Jaktens villkor – en utredning om vissa jaktfrågor.
Jo.
92. Medieföretag i Sverige – Ägande och
strukturförändringar i press, radio och TV. Ku.
93. Hantering av fel i utjämningssystemet för
kommuner och landsting. In.
94. Konkurrensneutralt transportbidrag. N.
95. Forum för världskultur
– en rapport om ett rikare kulturliv. Ku.
96. Lokalförsörjning och fastighetsägande.
En utvärdering av statens fastighetsorganisation. Fi.
97. Skydd av skogsmark. Behov och kostnader. M.
98. Skydd av skogsmark. Behov och kostnader.
Bilagor. M.
99. En ny vattenadministration. Vatten är livet. M.
100. Nya samverkansformer inom den sjöhistoriska
museiverksamheten. Ku.
101. Behandling av personuppgifter om
totalförsvarspliktiga. Fö.
102. Mat & Miljö. Svensk strategi för EU:s
jordbruk i framtiden. Jo.
103. Rapport med förslag om sändningssorter. Ku.
104. Polis i fredens tjänst. UD.
105. Agenda 21 i Sverige.
Fem år efter Rio – resultat och framtid. M.
106. En fond för unga konstnärer. Ku.
107. Den nya gymnasieskolan
– problem och möjligheter. U.
108. Att lämna skolan med rak rygg – Om rätten till
skriftspråket och om förskolans och skolans
möjligheter att förebygga och möta läs- och
skrivsvårigheter. U.
109. Myndighetsansvaret för transport av farligt
gods. Fö.

Statens offentliga utredningar 1997

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Fastighetsdataregister. [3]
Aktiebolagets kapital. [22]
Barnpornografifrågan.
Innehavskriminalisering m.m. [29]
Integritet Offentlighet Informationsteknik. [39]
Grundlagsskydd för nya medier. [49]
Folket som rådgivare och beslutsfattare.
+ Bilaga 1 och 2. [56]
Polisens register. [65]

Utrikesdepartementet

Återkallelse av uppehållstillstånd. [67]
Polis i fredens tjänst. [104]

Försvarsdepartementet

Totalförsvaret och frivilligorganisationerna
– uppdrag, stöd och ersättning. [70]
Behandling av personuppgifter om
totalförsvarspliktiga. [101]
Myndighetsansvaret för transport av farligt gods [109]

Socialdepartementet

Röster om barns och ungdomars psykiska hälsa. [8]
Välfärd i verkligheten – Pengar räcker inte. [24]
Brister i omsorg
– en fråga om bemötande av äldre. [51]
Omsorg med kunskap och inlevelse
– en fråga om bemötande av äldre. [52]
Att växa bland betong och kojor.
Ett delbetänkande om barns och ungdomars
uppväxtvillkor i storstädernas utsatta områden från
Storstadskommittén. [61]
Rosor av betong.
En antologi till delbetänkandet Att växa bland
betong och kojor från Storstadskommittén. [62]
En lag om socialförsäkringar. [72]
Invandrare i vård och omsorg
– en fråga om bemötande av äldre. [76]
Förmån efter inkomst – Samordnat inkomstbegrepp
för bostadsstöden och nya kvalifikationsregler för
rätt till sjukpenninggrundande inkomst. [85]

Kommunikationsdepartementet

Länsstyrelsernas roll i trafik- och fordonss frågor. [6]
IT-problem inför 2000-skiftet. Referat och slutsatser från
en hearing anordnad av IT-kommissionen den
18 december. IT-kommissionens rapport 1/97. [12]

Digital demokrati. Ett seminarium om Teknik,
demokrati och delaktighet den 8 november 1996
anordnat av Folkomröstningsutredningen, IT-
kommissionen och Kommunikationsforsknings-
beredningen. IT-kommissionens rapport 2/97. [23]
Kristallkulan – tretton röster om framtiden.
IT-kommissionens rapport 3/97. [31]
Ny kurs i trafikpolitiken + bilagor. [35]
Sverige inför epokskiftet.
IT-kommissionens rapport 5/97. [63]
Inför en svensk policy om säker elektronisk
kommunikation. Referat från ett seminarium anordnat av
IT-kommissionen, Närings- och handelsdepartementet
och SEIS den 11 december 1996.
IT-kommissionens rapport 6/97. [73]

Finansdepartementet

Inkomstskattelag, del I-III. [2]
Byråkratin i backspegeln. Femtio år av förändring på sex
förvaltningsområden. [7]
Flexibel förvaltning. Förändring och verksam-
hetsanpassning av statsförvaltningens struktur. [9]
Ansvar för valutapolitiken. [10]
Skatter, miljö och sysselsättning. [11]
Det svåra samspillet. Resultatstyrningens framväxt
och problematik. [15]
Skatter, tjänster och sysselsättning.
+ Bilagor. [17]
Granskning av granskning.
Den statliga revisionen i Sverige och Danmark. [18]
Kontroll Reavinst Värdepapper. [27]
I demokratins tjänst. Stats tjänstemannens roll och
vårt offentliga etos. [28]
Europa och staten. Europeiseringens betydelse för
svensk statsförvaltning. [30]
Att lära över gränser. En studie av OECD:s förvaltnings-
politiska samarbete. [33]
Bekämpande av penningtvätt. [36]
Myndighet eller marknad.
Statsförvaltningens olika verksamhetsformer. [38]
Arbetsgivarpolitik i staten.
För kompetens och resultat. [48]
Avskaffa reklamskatten! [53]
Ministern och makten.
Hur fungerar ministerstyre i praktiken? [54]
I medborgarnas tjänst.
En samlad förvaltningspolitik för staten. [57]
Statsskuldspolitiken. [66]
Bosättningsbegreppet. Skatterättsliga regler för
fysiska personer. [75]

Statens offentliga utredningar 1997

Systematisk förteckning

Uppföljning av inkomstskattelagen. [77]
Försäkringsmäklare. En lagöversyn av
Försäkringsmäklarutredningen. [79]
Reformerad stabsorganisation. [80]
Punktskattekontroll av alkohol, tobak och
mineralolja, m.m. [86]
Lokalförsörjning och fastighetsäggande.
En utvärdering av statens fastighetsorganisation. [96]

Utbildningsdepartementet

Den nya gymnasieskolan – steg för steg. [1]
Växa i lärande. Förslag till läroplan för barn och
unga 6-16 år. [21]
Ett tekniskt forskningsinstitut i Göteborg. [37]
Besparingar i stort och smått. [69]
Den nya gymnasieskolan
– problem och möjligheter. [107]
Att lämna skolan med rak rygg – Om rätten till
skriftspråket och om förskolans och skolans
möjligheter att förebygga och möta läs- och
skrivsvårigheter. [108]

Jordbruksdepartementet

Svensk mat – på EU-fat. [25]
EU:s jordbrukspolitik och den globala livsmedels-
försörjningen. [26]
Alternativa utvecklingsvägar för EU:s
gemensamma jordbrukspolitik. [50]
EU:s jordbrukspolitik, miljön och regional
utveckling. [74]
Jaktens villkor – en utredning om vissa jaktfrågor. [91]
Mat & Miljö. Svensk strategi för EU:s
jordbruk i framtiden. [102]

Arbetsmarknadsdepartementet

Aktivt lönebidrag. Ett effektivare stöd för
arbetshandikappade. [5]
Personaluthyrning. [58]
Samhall. En arbetsmarknadspolitisk åtgärd
+ Bilagedel. [64]
Om makt och kön – i spåren av offentliga
organisationers omvandling. [83]
Kvinnor, män och inkomster.
Jämställdhet och oberoende. [87]

Kulturdepartementet

IT i kulturens tjänst. [14]
Staten och trossamfunden
Rättslig reglering
– Grundlag
– Lag om trossamfund
– Lag om Svenska kyrkan. [41]
Staten och trossamfunden
Begravningsverksamheten. [42]
Staten och trossamfunden
Den kulturhistoriskt värdefulla kyrkliga egendomen och
de kyrkliga arkiven. [43]
Staten och trossamfunden
Svenska kyrkans personal. [44]
Staten och trossamfunden
Stöd, skatter och finansiering. [45]
Staten och trossamfunden
Statlig medverkan vid avgiftsbetalning. [46]
Staten och trossamfunden
Den kyrkliga egendomen. [47]
Staten och trossamfunden. Sammanfattningarna av
förslagen från de statliga utredningarna. [55]
Svenskhemmet Voksenåsens förvaltningsform. [59]
Betal-TV inom Sveriges Television. [60]
Grannlands-TV i kabelnät. [68]
Medieföretag i Sverige – Ägande och
strukturförändringar i press, radio och TV. [92]
Forum för världskultur
– en rapport om ett rikare kulturliv. [95]
Nya samverkansformer inom den sjöhistoriska
museiverksamheten. [100]
Rapport med förslag om sändningsorter. [103]
En fond för unga konstnärer. [106]

Närings- och handelsdepartementet

Regionpolitik för hela Sverige. [13]
Att utveckla industriforskningsinstitutet. [16]
Konkurrenslagen 1993-1996. [20]
Upphandling för utveckling. [88]
Handeln med skrot och begagnade varor. [89]
Konkurrensneutralt transportbidrag. [94]

Inrikesdepartementet

Bättre information om konsumentpriser. [19]
Unga och arbete. [40]
Politik för unga.
+ 2 st bilagor. [71]

Statens offentliga utredningar 1997

Systematisk förteckning

Medelsförvaltning i kommuner och landsting. [78]

Allmännyttiga bostadsföretag.

+ Bilaga. [81]

Likamöjligheter. [82]

Ändrad organisation för det statliga plan-, bygg-
och bostadsväsendet. [90]

Hantering av fel i utjämnningssystemet för
kommuner och landsting. [93]

Miljödepartementet

Förbättrad miljöinformation. [4]

Följdlagstiftning till miljöbalken. [32]

Övervakning av miljön. [34]

En hållbar kemikaliepolitik. [84]

Skydd av skogsmark. Behov och kostnader. [97]

Skydd av skogsmark. Behov och kostnader.

Bilagor. [98]

En ny vattenadministration. Vatten är livet. [99]

Agenda 21 i Sverige.

Fem år efter Rio – resultat och framtid. [105]

