



Enheten för farliga ämnen
Josefine Gullö
010-240 5224
josefine.gullo@msb.se

Konsekvensutredning avseende förslag till föreskrifter om ändring i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2015:2) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S)

1. Bakgrund och problemställning

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) är behörig myndighet för transport av farligt gods på land, vilket innebär att MSB ska verka för att förebygga olyckor och tillbud i samband med dessa transporter. I detta ligger bland annat ett bemyndigande att utfärda föreskrifter. Dessa föreskrifter benämns RID-S för transport av farligt gods på järnväg och är baserade på bilagan till bilag C (RID) till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF).

Sverige är fördragspart till COTIF, vilket innebär att bilaga 1 till RID ska tillämpas vid internationella transporter av farligt gods som sker i Sverige. Dessutom ska Sverige tillämpa de internationella bestämmelserna även för inrikes transport av farligt gods på järnväg enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar.

Den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik, OTIF, utvecklar och reviderar fortlöpande bestämmelserna i RID och vartannat år fattar OTIF beslut om större revideringar, precis som FN gör för vägtransport. Vartannat år finns därför behov av att revidera även de svenska föreskrifterna. Den senaste revideringen av RID-S trädde i kraft och publicerades i januari 2015 genom "Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2015:2) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S), i denna konsekvensutredning förkortad till RID-S.

Mellan periodiskt återkommande och större revideringar, kan OTIF publicera ändringar och rättelser som inte är lika omfattande. Detta har nu skett och Sverige måste enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG genomföra dessa i nationell lagstiftning och därför finns det behov av att utfärda ändringsföreskrifter till gällande lagstiftning. Det finns även ett behov av att införa vissa rättelser som härrör från översättningsfel och liknande gjorda av myndigheten i samband med tidigare revideringar av regelverket. Konsekvensutredningen berör samtliga ändringar och rättelser som föreslås.

2. Föreskrift och alternativa lösningar

2.1 Grundföreskrifternas innehåll

RID-S består dels av inledande föreskrifter, dels av bilagorna 1 och S. Bilaga 1 är en ren översättning av de officiella texterna i RID som ges ut av OTIF. Bilaga S innehåller avvikelser som enbart gäller för transporter i Sverige. Dessa avvikelser förändrar eller kompletterar bilaga 1. Under punkt 2.2 redovisas kortfattat de ändringar och rättelser till RID-S som föreslås.

2.2 Ändringar i bilaga 1

I delavsnitt 1.1.3.10 (b) ändras ordet "förpackning" till "koll" i första meningen för att den svenska översättningen ska stämma med den engelska texten.

I delavsnitt 1.4.2.1.1 i paragraf (e) ändrar OTIF texten inom parentes så att orden "vagnar med" förs in före "avmonterbara tankar för att harmonisera texten med punkten (c) i detta delavsnitt.

I delavsnitt 1.6.1.37 justerar OTIF datumangivelsen för hur länge vissa förminskade storetiketter för vagnar får användas så att texten överensstämmer med hur övergångsperioder i övrigt formuleras.

OTIF meddelar att fotnoten i kapitel 1.11 ändras från "19" till "22".

I avsnitt 3.2.1 i tabell A revideras den svenska benämningen för UN 3293 för att bättre överensstämmer med den engelska versionen. Lydelsen ändras från "HYDRAZINVATTENLÖSNING" till "HYDRAZIN, VATTENLÖSNING".

Det har tidigare beslutats att ämnet kvicksilver(I)klorid (kalomel) ska klassificeras som ett giftigt ämne i klass 6.1 under UN 2025. Ändringen innebar att särbestämmelse 585 kunde strykas och att ändring gjordes i särbestämmelse 66 och i tabell B i kapitel 3.2. Däremot missade OTIF att en konsekvensändring även behövde göras i särbestämmelse 529. I delavsnitt 3.3.1 ändras därför sista meningen i särbestämmelse 529 så att det framgår att kvicksilver(I)klorid är ett giftigt ämne.

I delavsnitt 5.1.5.4.1 (b) byts ordet "identitet" mot "namn och adress" så att den svenska texten överensstämmer med formuleringen i delavsnitt 5.2.1.7.1.

Dessutom revideras den svenska lydelsen av första meningen i 5.2.1.7.1 för att överensstämmer med hur texten har formulerats i 5.1.5.4.1 (b).

I delavsnitt 5.3.1.7.4 ändrar OTIF ordet "symbol" till "symboler" i sista meningen.

I delavsnitt 6.2.2.4 i tabellen över gällande standarder för återkommande kontroll och provning anger OTIF att rubriken i den sista kolumnen revideras så att den enbart lyder "Tillämplig". I delavsnitt 6.2.6.1.2, vilket bland annat berör engångsbehållare för gas, ändras ordet "plast" till "syntetiskt material" för att överensstämmer med den engelska texten. För delavsnitt 6.9.2.10 meddelar OTIF att namnet införs på den standarden som termen "τ_R" hänvisar

till. Standarden med beteckningen "EN ISO 14125:1998 +AC:2002 + A1:2011" har ännu ingen svensk översättning och därför används den engelska benämningen "Fibre-reinforced plastic composites - Determination of flexural properties".

2.3 Alternativa lösningar

Sverige är fördragsstat till COTIF (RID), vilket innebär att bilaga 1 (RID) måste tillämpas vid internationella transporter på järnväg av farligt gods som sker i Sverige. Enligt rådets direktiv 2008/68/EG av 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar måste Sverige dessutom tillämpa dessa internationella bestämmelser vid inrikes transport av farligt gods på järnväg. De ändringar som nu föreslås genom denna remiss syftar till att få en bättre överensstämmelse med de internationella regelverken. Därför ser MSB inga alternativa lösningar till förslaget.

2.4 Efterlevnad av reglerna

Efterlevnaden av bestämmelserna kontrolleras av respektive tillsynsmyndighet enligt vad som anges i förordningen (2006:311) om transport av farligt gods.

3. Berörda

De som i sin verksamhet avsänder eller utför transporter av farligt gods ska generellt ha en eller flera säkerhetsrådgivare. I Sverige finns cirka 3000 företag som har säkerhetsrådgivare och berörs av de heltäckande föreskrifterna om transport av farligt gods på väg och järnväg. Det finns många företag som tillämpar lättnader och undantag i föreskrifterna och för dessa gäller inget krav på säkerhetsrådgivare. Det finns inget register över dessa företag och MSB kan därför inte uppskatta hur många dessa företag är.

4. Bemyndiganden

Lagen (2006:263) respektive förordningen (2006:311) om transport av farligt gods anger grunden och de yttre ramarna för transport av farligt gods i Sverige. Av 2 § förordningen (2006:311) om transport av farligt gods framgår att Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) är transportmyndighet för transport av farligt gods på land och genom 15 § i förordningen har MSB bemyndiganden att utfärda föreskrifter om transport av farligt gods på väg och i terräng samt på järnväg.

De särskilda regler som finns för transporter på väg respektive järnväg i Sverige är Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2015:1) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S) samt Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2015:2) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S).

ADR-S och RID-S omfattar alla delar av transporten, från bestämmelser om ansvar, klassificering och förpackning, till märkning, fordonsutrustning och utbildning.

5. Kostnader och andra konsekvenser

MSB har ingen möjlighet att uppskatta de kostnader som de föreslagna föreskrifterna medför då det inte är känt hur många företag som berörs, eller vilka ämnen, mängder eller typ av produktinneslutning som används. Dessa uppgifter är inte heller möjliga att få fram från branschorganisationer då alla företag inte är anslutna till sådana organisationer.

Med tanke på att ändringarna är av mindre karaktär och att flertalet är konsekvensändringar från redan gällande regler, bedömer MSB ändå att inga särskilda kostnader kommer att uppstå för berörda verksamheter med anledning av förslaget.

6. Överensstämmelse med Sveriges medlemskap i EU

Föreskrifterna följer det officiella regelverket som ges ut av OTIF och som, enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG ska tillämpas i Sverige och i alla andra länder inom EU.

7. Ikraftträdande och informationsinsatser

Föreskrifterna om ändring av ADR-S kommer att träda i kraft efter remissbehandling, slutlig sammanställning och beslut av MSB:s generaldirektör. Föreskrifterna beräknas träda i kraft den 1 oktober 2015.

Föreskriftsförslaget remitteras till berörda myndigheter, branschorganisationer och tillsynsmyndigheter som på detta sätt får insyn i och möjlighet att lämna synpunkter på ändringarna. Information om ändringarna av nuvarande föreskrifter kommer även att lämnas via MSB:s hemsida och via myndighetens nyhetsbrev. Särskilda informationsinsatser till småföretagen med anledning av ändringarna är inte planerade.

8. Företag som berörs

Då ändringarna är av mindre karaktär anser MSB att förslaget inte kommer att få några konsekvenser för berörda verksamheter.

9. Tidsåtgång och administrativa kostnader för företag

MSB bedömer att ändringarna inte kommer att ge upphov till något särskilt utbildnings- eller informationsbehov för de personer som dagligen hanterar bestämmelserna i RID-S, eftersom ändringarna i huvudsak är av redaktionell karaktär.

Med tanke på att ändringarna är av mindre karaktär anser MSB att förslaget till ändringar inte kommer att medföra några särskilda kostnader för berörda verksamheter.

10. Andra kostnader och förändringar för företag

Ändringarna i detta förslag är av mindre karaktär och har till syfte att underlätta användandet av reglerna. Förslaget till föreskrifter bedöms inte innebära några övriga kostnader eller förändringar för företag.

11. Konkurrensförhållanden för företag

Bestämmelserna i RID gäller i hela Europa och för samtliga företag som avsänder, transporterar eller på något annat sätt medverkar i en transport av farligt gods på järnväg. I dessa bestämmelser finns ett flertal lättnader som medger transport av farligt gods utan att hänsyn behöver tas till hela eller delar av föreskrifterna och som kan tillämpas av företag som avsänder eller transporterar vissa mindre mängder av farligt gods. Det finns även lättnader i bestämmelserna som syftar till att underlätta verksamheten för företag som normalt inte kan sägas utföra en transport av farligt gods. Bestämmelserna tar inte sikte på företagets storlek utan på vilken verksamhet ett företag bedriver. Bestämmelserna bedöms därmed inte påverka konkurrensförhållanden.

12. Andra aspekter för företag

Ändringarna i detta förslag är av mindre karaktär och har till syfte att underlätta användandet av reglerna. Förslaget till föreskrifter bedöms inte ha någon övrig påverkan.

13. Särskilda hänsyn till små företag

Med tanke på att ändringarna är av mindre karaktär bedöms förslaget till föreskrifter inte medföra några särskilda konsekvenser för små företag.

Omkring 1700 småföretag (med mindre än 50 anställda) har idag säkerhetsrådgivare och berörs därför av de heltäckande föreskrifterna om transport av farligt gods på väg och terräng samt järnväg. Endast ett fåtal av småföretagen berörs av dessa ändringsföreskrifter.

14. Kontaktpersoner

För frågor gällande konsekvensutredningen kan MSB kontaktas genom:

Josefine Gullö
Enheten för farliga ämnen
010-240 5224
josefine.gullo@msb.se