



Avdelningen för risk- och sårbarhetsreducerande arbete  
Enheten för farliga ämnen  
Josefine Gullö  
+46 10 240 5224  
josefine.gullo@msb.se

## Konsekvensutredning avseende förslag till föreskrifter om ändring i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2011:2) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S)

### 1 Bakgrund

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 är baserade på bilaga 1 till bihang 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.

OTIF utvecklar och reviderar fortlöpande bestämmelserna i RID och vartannat år fattar OTIF beslut om större revideringar. Vartannat år finns därför behov av att revidera även de svenska föreskrifterna. Den senaste revideringen av RID-S trädde i kraft och publicerades i februari 2011 med titeln " Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2011:2) 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. I dagsläget har OTIF inte publicerat några ändringar och rättelser. MSB har dock uppmärksammat behov av mindre ändringar i bilagorna 1 och S på grund av vissa översättningsfel och andra mindre felaktigheter har kommit med i samband med tidigare revideringar av regelverket. Det är dessa ändringar som denna konsekvensutredning berör.

**MSB** Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

**Postadress**

651 81 Karlstad

**Besöksadress**

Stockholm: Kungsgatan 53  
Karlstad: Norra Klaragatan 18  
Sandö: Sandövägen 7  
Revinge: Revingeby

Telefon: 0771-240 240

Fax: 010-240 56 00

registrator@msb.se  
www.msb.se

Org.nr

202100-5984

## **2 Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps förslag till föreskrifter om ändring i nuvarande regler**

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 bedöms vara av störst betydelse.

### **2.1 Ikraftträdande**

Föreskrifterna om ändring av RID-S träder i kraft efter remissbehandling, slutlig sammanställning och beslut av MSB:s generaldirektör. Föreskrifterna beräknas träda i kraft i januari 2012.

### **2.2 Aktuella ändringar i bilagorna 1 och S**

På ett fåtal ställen har text som gäller vägtransport i ADR-S råkat föras över i RID-S. Detta föranleder ändringarna i 1.2, 3.4.13 (a), 7.5.2.2, kapitel 17.2 och kapitel 17.5. I 1.2 i definitionen för Lossare ska ordet "en MEMU" strykas i punkten (c). I 3.4.13 (a) ska orden "med en bruttovikt över 12 ton" strykas. I 7.5.2.2 ska tabellen bytas ut så att kolumnen för samhanteringsgrupp A inte längre finns med. I kapitel 17.2, sista meningen i sista stycket, står det att överfyllnadsskyddet ska bryta pågående lastning genom att stänga bottenventilen i facket. Det förekommer inga järnvägstankvagnar (cisternvagnar) med självstängande eller fjärrmanövrerade bottenventiler utan överfyllnadsskyddet stänger istället en ventil på terminalanläggningen. Lydelsen i sista meningen ska därmed ändras så att det endast framgår att överfyllnadsskyddet ska bryta pågående lastning. I kapitel 17.5, första strecksatsen, anges att lastning inte får ske om inte jordförbindelse- och överfyllningskontrollenheten har gett signal om detta och om denna bryts ska ventil stänga. Lastning av järnvägstankvagnar (cisternvagnar) sker alltid utan att jordförbindning tillkopplas eftersom en cisternvagn alltid är jordad genom rälsen den står på. Strecksatsen ska därför strykas.

Samtliga ovanstående ändringar medför inga konsekvenser för företagen då allt det som ska strykas inte är tillämbart vid transport på järnväg.

I 1.5.1.3 ska den anmärkning som finns i andra stycket strykas. Avsnittet är gråmarkerat eftersom det riktar sig till behörig myndighet och inte medför något krav på verksamhetsutövarna. Ändringen får därmed inga konsekvenser för företagen utan är endast ett förtydligande av regelverket.

I tabell A i 3.2.1 har UN 1043 haft en felaktig benämning sedan revideringen av RID-S 2005 och ska ändras från "KROTONALDEHYD eller KROTONALDEHYD, STABILISERAD" till "GÖDSELMEDEL, LÖSNING, med

fri ammoniak". När det gäller UN 3363, så har texten som anger att ämnet inte omfattas av RID-S försvunnit. Tabellen behöver därför ändras så att detta framgår.

I 4.3.4.1.2 ändras översättningen av ordet "något" ändras till "varje" för att texten bättre ska stämma överens med den engelska lydelsen. Ändringen bör inte få några praktiska konsekvenser utan innebär enbart ett förtydligande av gällande krav.

I 5.4.1.2.2 ska bokstavslistan ändras så att sista punkten benämns "(d)" istället för "(c)". Ändringen är endast av redaktionell karaktär.

I bilaga S 18.2 finns en tabell över de multilaterala avtal som Sverige undertecknat. Sverige har undertecknat ytterligare multilaterala avtal sedan utgivningen av RID-S 2011 och tabellen i kapitel 18.2 behöver därför revideras för att vara mer komplett. Ytterligare avtal kan komma att undertecknas efter ikraftträdande av denna föreskrift och för en fullständig lista över undertecknade avtal hänvisas till MSB:s webbplats (<http://www.msb.se/sv/Forebyggande/Farligt-gods/Regler-vid-transport/Multilaterala-avtal/>).

### **3 Bestämmelsernas effekt**

Nedan följer en beskrivning av de konsekvenser föreslagna ändringar kan komma att ha på de verksamheter som berörs. Beskrivningen utgår i stort från de frågeställningar som anges i förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

#### **3.1 Problembeskrivning**

Som framgår av bakgrunden har vissa mindre felaktigheter smugit sig in i regelverket i samband med den senaste revideringen. Huvuddelen av ändringarna påverkar inte företagen utan är av mer redaktionell karaktär. De felaktigheter som direkt påverkar företagen bedöms ge en vilseledande information till företagen då de är skyldiga att följa bestämmelserna (enligt sin rätta innebörd) i andra RID-länder.

#### **3.2 Alternativa lösningar**

Förslag till ändringar och rättelser till bilaga 1 i RID-S sker för att den svenska utgåvan ska motsvara de officiella bestämmelserna i RID. Sverige är enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG skyldigt att tillämpa dessa bestämmelser även vid inrikes transport. Reglerna är beslutade internationellt och enligt direktivet nämnt ovan, får Sverige inte införa nationella regler såvida dessa inte har godkänts av EG. Förutom de godkända nationella avvikelser som anges i bilaga S samt de möjligheter till lättnader som finns i de multilaterala avtal som Sverige undertecknat, kan inga alternativa lösningar införas.

### **3.3 Vilka berörs av förslaget**

De som i sin verksamhet avsänder eller utför transporter av farligt gods ska generellt ha en eller flera säkerhetsrådgivare. I Sverige finns omkring 3000 företag som har säkerhetsrådgivare och berörs av de heltäckande föreskrifterna om transport av farligt gods på väg och järnväg.

Av de förslagna ändringarna bedöms bara ändringen av en benämning i tabell A i avsnitt 3.2.1 få en direkt påverkan på företaget. Övriga ändringar är av mer redaktionell karaktär. Ändringen i tabell A kommer bara att påverka de företag som transporterar det aktuella ämnet (gödselmedel, lösning, med fri ammoniak).

### **3.4 Överensstämmelse med reglering enligt Europeiska unionen**

Föreskrifterna följer helt det officiella regelverket som ges ut av OTIF och som, enligt direktiv från EG, ska tillämpas i Sverige och alla andra länder inom EU.

### **3.5 Kostnader**

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

### **3.6 Tidsåtgång**

MSB bedömer att föreskriftsändringen kommer att medföra ett obetydligt utbildnings- eller informationsbehov för de personer som dagligen hanterar bestämmelserna i RID-S, eftersom ändringarna i huvudsak är av redaktionell karaktär.

### **3.7 Informationsinsatser**

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

### **3.8 Konkurrensförhållanden**

Bestämmelserna i RID gäller för samtliga företag som avsänder, transporterar eller på något annat sätt medverkar i en transport av farligt gods på järnväg i hela Europa. I bestämmelserna om transport av farligt gods 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. Lättnader har även tillkommit för att underlätta verksamheten för små företag som normalt inte medverkar i en transport av farligt gods.

### **3.9 Reglernas övriga påverkan**

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

### **3.10 Konsekvenser för små företag**

Med tanke på att ändringarna är av mindre betydande 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 järnväg. Endast ett fåtal av småföretagen berörs av dessa ändringsföreskrifter.

### **3.11 Efterlevnad av regler**

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