

Konsekvensutredning av förslag till ändring i Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2021:69 med anledning av reviderat Östersjöavtal

Transportstyrelsens förslag:

De ändringar i Östersjöavtalet som beslutades i maj 2022 införlivas i svensk rätt genom ändringsföreskrift till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:69) om transport av förpackat farligt gods på rorofartyg i Östersjöområdet (Östersjöavtalet).

Ändringarna innebär bl. a att en ny paragraf 5 a § läggs till som anger att farligt gods som transporteras av privatpersoner undantas i enlighet med kapitel 1.1.3.1 (a) i ADR, förutsatt att mängden brandfarliga vätskor i behållare inte överstiger 25 liter per fordon och att storleken på en behållare inte får överstiga 25 liter.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Transport av förpackat farligt gods till sjöss regleras internationellt genom IMDG-koden (International Maritime Dangerous Goods Code). Koderna är införlivade genom Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2022:52) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden). Undantag från föreskrifterna kan medges, bland annat om man uppfyller kraven i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:69) om transport av förpackat farligt gods på rorofartyg i Östersjöområdet (Östersjöavtalet). Detta är ett avtal mellan länderna runt Östersjön (Memorandum of Understanding for the Transport of Dangerous Goods on Ro-Ro Ships in the Baltic Sea), som tillkommit för att underlätta multimodala transporter. Avtalet innebär att reglerna i Myndigheten för Samhällsskydd och beredskaps föreskrifter om transport av farligt gods på väg respektive järnväg (ADR/RID) i vissa fall får tillämpas istället för IMDG-kodens krav.

På Östersjökonferensen i maj 2022 beslutades bl.a. att undantaget 1.1.3.1 (a) som finns i ADR, vilket anger att transport av farligt gods som utförs av privatpersoner under vissa förutsättningar, ska få tillämpas vid fartygstransporter enligt Östersjöavtalet. Dock med en mängdbegränsning om

25 liter brandfarlig vätska per fordon och att storleken på en behållare inte får överstiga 25 liter. Ändringen, som införts i avtalets Section 3, innebär en ändring i sak som måste finnas på plats också i den svenska regleringen innan ikraftträdandet den 1 januari 2023.

2. Vad ska uppnås?

Detta föreskriftsarbete syftar till att införliva de aktuella ändringarna. Farligt gods som transporteras av privatpersoner i fordon på väg är, under vissa förutsättningar, undantaget alla krav i ADR enligt 1.1.3.1 (a). Då dessa fordon ankommer till hamnar och ska rulla ombord på fartyg uppstår problem i och med att detta gods inte är undantaget kraven i Östersjöavtalet. Detta innebär i teorin att privatpersoner ska märka och förse sina fordon med storetiketter samt medföra frakthandlingar för det farliga gods som medförs. I praktiken fungerar det dock inte så, utan rederierna informerar enbart sina passagerare gällande vad de får ta ombord i sina fordon. I och med att ett undantag införs i Östersjöavtalet regleras detta på ett tydligare sätt och förenklar avsevärt övergången mellan väg- och sjötransport.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om ingenting görs kommer regelverket fortsatt att vara krångligt och otydligt i det praktiska genomförandet för privatpersoner som transporterar farligt gods i fordon vid övergången mellan väg- och sjötransport. Därtill kommer Sverige som enda land kring Östersjön att ha en reglering som har utökade krav för privatpersoner.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Transportstyrelsen har åtagit sig att införa reglering som motsvarar det som överenskommit med de övriga länderna inom Östersjöavtalet. Reglerna för transport av farligt gods ges i Sverige i föreskriftsform, vilket krävs för att införliva bestämmelserna med bindande verkan. Att göra ett undantag i just detta fall är inte ett möjligt alternativ.

3.3 Regleringsalternativ

Det finns en föreskrift som införlivar det som Sverige och de andra Östersjöländerna har kommit överens om i Östersjöavtalet. I realiteten finns inget alternativ till att föra in de ändringar som införts i Östersjöavtalet i den befintliga föreskriften TSFS 2021:69.

4. Vilka är berörda?

Privatpersoner som transporterar farligt gods i sina fordon på roro-fartyg på Östersjön.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

(X) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

() Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Regleringen bedöms inte få några konsekvenser av betydelse för företag, då dessa inte berörs av föreskriftsändringen.

5.2 Medborgare

Regleringen medför att det blir tydligare regelverk och mindre krångligt för privatpersoner att transportera farligt gods i fordon ombord på fartyg.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Regleringen bedöms inte få några konsekvenser för staten, regioner eller kommuner.

5.4 Miljö

Regleringen bedöms inte få några konsekvenser för miljön.

5.5 Externa effekter

Regleringen bedöms inte få några externa effekter.

6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Några alternativ har inte övervägts (se avsnitt 3.2 och 3.3).

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

15 § förordningen (2006:311) om transport av farligt gods.

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Transport av farligt gods inom EU regleras genom ADR-, RID, och IMDG-regelverken. Östersjöavtalet är en regional överenskommelse som anger de medverkande ländernas gemensamma tillämpning av de nationella undantag som får medges enligt IMDG-koden. Undantaget som regleras genom

Östersjöavtalet tillkännages till övriga länder i världen genom särskild notifiering till IMO. Det reviderade Östersjöavtalet har notifierats i enlighet med dessa procedurer och regleringen överensstämmer således med EU-rättsliga och andra internationella regler.

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Den svenska regleringen bör träda i kraft samtidigt som i de andra Östersjöländerna, dvs. den 1 januari 2023. Information om föreskriftsändringen kommer att finnas på Transportstyrelsens hemsida.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Regleringen bedöms inte få någon påverkan på funktionsmålet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Regleringen bedöms inte få någon påverkan på hänsynsmålet.

C. Företag

Avsnittet utgår, då förslaget inte bedöms få effekter för företag av betydelse.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	-----	-----		
Medborgare	- Enklare för privatpersoner att transportera farligt gods i fordon.	-----		
Staten m.fl.	-----	-----		
Externa effekter	-----	-----		
Totalt				

E. Samråd

Enligt 19 § förordningen (2006:311) om transport av farligt gods ska samråd ske med berörda myndigheter, i detta fall Myndigheten för samhällsskydd- och beredskap samt Kustbevakningen. Samråd sker i samband med remitteringen av föreskriftsförslaget.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Helena Ragnarsson
helena.ragnarsson@transportstyrelsen.se