

## Konsekvensutredning av förslag till ändring i Transportstyrelsens föreskrifter om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden)

### Transportstyrelsens förslag:

De senaste ändringarna i IMDG-koden (version 41-22) införlivas i svensk rätt genom ändringsföreskrift till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2022:52) om transport till sjöss av förpackat farligt gods.

Ändringarna innefattar även:

- redaktionella ändringar gällande tillämpningsområde, definitioner, samt uppdaterade hänvisningar till MSB:s föreskrifter,
- uppdatering av 11 § avseende kontroll genom behöriga organ,
- uppdatering av bilaga 2 med läkemedel och medicinsk utrustning.

### A. Allmänt

#### 1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

IMDG-koden (the International Maritime Dangerous Goods Code) är en internationellt tvingande överenskommelse för transport av förpackat farligt gods till sjöss. Koden syftar till att säkerställa att transporter av farligt gods som kan orsaka skador på människor, djur, miljö eller egendom om det inte hanteras korrekt, sker på ett säkert sätt.

Koden uppdateras kontinuerligt för att anpassas till utvecklingen på området, med exempelvis nya produkter, ändrade riskbedömningar och ändrade eller nya hanteringskrav. Ändringar av IMDG-koden beslutas av MSC (Maritime Safety Committee) vartannat år. En ny IMO-resolution MSC.501(105) med ändringar till IMDG-koden, version 41, antogs den 28 april 2022. Den träder i kraft internationellt den 1 januari 2024. Version 40 är införlivad genom Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2022:52) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden). En sammanfattning av de viktigaste ändringarna till IMDG-koden som har beslutats till version 41 finns i bilagan till denna konsekvensutredning.

Av nuvarande lydelse i 1 § TSFS 2022:52 framgår att föreskrifterna ska tillämpas från och med att det förpackade godset som avses att transporteras till sjöss har checkats in i en svensk hamnanläggning. Denna lydelse är

felaktig i och med att en hamnanläggning kan vara en del av en hamn och därför inte omfattar hela hamnområdet.

Den nuvarande definitionen av ”checka in” i 3 § TSF 2022:52 är otydligt formulerad.

Den 11 § i TSFS 2022:52 handlar om provning, kontroll, certifiering m.m. Delavsnitt gällande bestämmelser om provning, kontroll, certifiering eller annan bedömning behöver införas eftersom vi har missat att uppdatera bestämmelsen i enlighet med IMDG-koden.

I 10 § TSFS 2022:52 hänvisas till bilaga 2 som redovisar de läkemedel och den medicinska utrustning som svenska fartyg och utländska fartyg, som är byggda efter den 1 september 1984 och som transporterar farligt gods, ska ha ombord. Bilagan följer inte helt Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods, (MSC/Circ.857) och behöver därför uppdateras.

Vidare görs idag en hänvisning i TSFS 2022:52 till Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter om transport av farligt gods på väg och i terräng som inte längre är gällande, utan har ersatts av nyare föreskrifter. TSFS 2022:52 behöver därför uppdateras även i denna del.

## **2. Vad ska uppnås?**

Den senaste versionen av IMDG-koden ska införlivas i svensk författning, i syfte att ändringarna ska bli gällande i svensk rätt.

Även i följande delar korrigeras, förtydligas och uppdateras föreskrifterna:

- Gällande tillämpningsområde ändras lydelsen från hamnanläggning till hamn, för att omfatta hela hamnområdet.
- Definitionen för ”checka in” förtydligas.
- Ett antal nya delavsnitt införs i 11 §.
- Bilaga 2 redovisar de läkemedel och den medicinska utrustning som svenska fartyg och utländska fartyg, som är byggda efter den 1 september 1984 och transporterar farligt gods, ska ha ombord. Bilagan ska uppdateras.
- Hänvisningar till MSB:s föreskrifter om transport av farligt gods på väg och i terräng uppdateras.

### **3. Vilka är lösningsalternativen?**

#### **3.1 Effekter om ingenting görs?**

Om ingenting görs skulle Sverige ha den äldre versionen av IMDG-koden i kraft samtidigt som övriga länder efter 1 januari 2024 kommer att tillämpa version 41 av IMDG-koden. Detta skulle innebära problem för de som ska tillämpa regelverket samtidigt som det innebär att Sverige bryter mot sina internationella åtaganden att införliva de antagna ändringarna till IMDG-koden.

Om ingenting görs avseende uppdatering och införande av nya delavsnitt i 11 § förblir det ottydligt vilken aktör som ansvarar för kontroll, provning och certifiering av förpackningar, IBC-behållare, UN-tankar och bulkcontainrar.

Om ingenting görs avseende uppdatering av bilaga 2 så följer vi inte helt den lista som finns i Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods, (MSC/Circ.857). Det är lämpligt att följa den listan som den internationella sjöfartsorganisationen rekommenderar.

#### **3.2 Alternativ som inte innebär reglering**

Det har inte identifierats några alternativ som inte innebär reglering för att åstadkomma vad vi vill uppnå i fråga.

#### **3.3 Regleringsalternativ**

Det bedöms inte finnas några andra regleringsalternativ vad gäller att införa den senaste versionen av IMDG-koden i nationell rätt, än att detta måste ske genom att införa bestämmelserna i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2022:52) om transport till sjöss av förpackat farligt gods.

Vad gäller införlivandemetod är det lämpligt att välja den metod som används i nu gällande TSFS 2022:52, d.v.s. transformering. Att använda en annan införlivandemetod bedöms inte vara ett alternativ.

Några regleringsalternativ gällande uppdatering av delavsnitt i 11 § och uppdaterad bilaga 2 har inte identifierats.

### **4. Vilka är berörda?**

De föreslagna föreskrifterna berör verksamheter/aktörer i Sverige som är delaktiga i transport av farligt gods till sjöss. Hit räknas bland annat avsändare, mottagare, tillverkare av förpackningar och tankar samt transportörer. Alla som ingår i transportkedjan har ett ansvar att tillämpa regelverket. Även om det inte går att beräkna så kan det alltså antas vara ett mycket stort antal företag som ska känna till IMDG-regelverket och som kan komma att beröras av de aktuella ändringarna.

De flesta som i sin verksamhet avsänder eller utför transporter av farligt gods är skyldiga att ha en eller flera säkerhetsrådgivare. Säkerhetsrådgivarna ska se till att företagen följer bestämmelserna och vidtar de åtgärder som krävs för att förebygga olyckor i samband med transport av farligt gods. Säkerhetsrådgivarna berörs således när IMDG-regelverket ändras, eftersom de måste ha kännedom om ändringarna och vad de innebär för de företag som de stöttar.

Föreslagna föreskrifter berör till viss del även Kustbevakningen som utövar tillsyn över transport av farligt gods i hamnars landområden, vilka utpekats i 10 § i förordningen (2006:311) om transport av farligt gods.

## 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.

IMDG-regelverket uppdateras med tvåårsintervall vilket gör att branschen kan antas ha rutin på att sätta sig in i sådana ändringar och kontinuerligt anpassa sig till de nya versionerna av regelverket.

Transportstyrelsen har ingen möjlighet att uppskatta kostnader som ändringar i IMDG-koden medför, då det inte är känt

- hur många företag som berörs, eller
- vilka ämnen, mängder eller typ av produktinneslutningar som används.

Dessa uppgifter är inte heller möjliga att få fram från branschorganisationer då alla företag inte är anslutna till sådana organisationer. Det kan dock konstateras att den nu aktuella nya versionen av IMDG-koden inte innehåller några ändringar som bedöms leda till ökade kostnader eller ökad tidsåtgång för företag.

Säkerhetsrådgivarens arbete med att för ett företags räkning gå igenom relevanta regeländringar kan enligt uppgift från företrädare för säkerhetsrådgivarbranschen beräknas ta några timmar i anspråk. De utbildningar som säkerhetsrådgivarna håller med företagen hålls kontinuerligt, i allmänhet varje eller vartannat år, och har endast undantagsvis direkt samband med att reglerna har ändrats.

En administrativ kostnad som möjligen kan uppkomma för vissa företag är att rutiner och dokumentation som företaget använder för sin hantering av

farligt gods behöver uppdateras på vissa punkter för att inbegripa ändringarna. Det är svårt att uppskatta kostnaden för sådana uppdateringar, då företag har olika lösningar samt då det är helt och hållet är företagsspecifikt hur mycket som måste ändras och huruvida kompetensen att revidera relevanta bestämmelser finns inom företaget eller inte. Uppskattningsvis är det fråga om maximalt några timmars arbete med att föra in de ändringar som berör den typ av transporter som ett genomsnittligt företag är involverat i. Det bör påpekas att motsvarande tidsåtgång skulle bli aktuell även om ändringarna i IMDG-koden inte införlivas nationellt. Arbetet med att jämföra och hålla isär vilka regler som gäller internationellt respektive nationellt skulle bli mer tidskrävande än när samma regler gäller överallt.

Avseende uppdatering och införande av nya delavsnitt i 11 § får det inga konsekvenser för det organ som ska utföra kontroll, provning och certifiering eftersom förpackningar, IBC-behållare, UN-tankar och bulkcontainrar även ska godkännas för övriga transportmedel.

Avseende uppdatering av bilaga 2 bedöms detta inte medföra annat än mycket marginella konsekvenser genom att rederiet får tillse att läkemedel och medicinsk utrustning som medförs ombord är i enlighet med den uppdaterade bilaga 2.

Sammanfattningsvis bedömer Transportstyrelsen att ändringarna är av sådan detaljustyckande karaktär att de inte medför några nämnvärda ekonomiska konsekvenser för de företag som berörs.

## 5.2 Medborgare

Ändringarna bedöms inte få effekter för medborgare.

## 5.3 Staten, regioner eller landsting och kommuner

För Transportstyrelsens del innebär förslaget att tid och ekonomiska resurser måste avsättas för föreskriftsarbetet. Myndighetens föreskriftsarbete finansieras med skatteanslag. Eftersom koden uppdateras vartannat år är det fråga om ett återkommande resursbehov.

Personal hos de myndigheter (Kustbevakningen och Transportstyrelsen) som bedriver tillsyn över tillämpningen av föreskrifterna bedöms ha ett utbildningsbehov av ca en arbetsdag för att sätta sig in i ändringarna i version 41.

## 5.4 Externa effekter

Ändringarna bedöms inte få externa effekter annat än att de regelbundna ändringarna i IMDG-koden bidrar till ett allt säkrare transportsystem för förpackat farligt gods.

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

Det saknas utrymme för Sverige att göra några egna avvägningar – ändringarna i det internationella regelverket är på detaljnivå och ska införas i överenskommen lydelse. Några alternativ har därför inte övervägts.

Några andra alternativ än reglering gällande uppdatering av delavsnitt i 11 § och uppdaterad bilaga 2 har inte identifierats.

**7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

Transportstyrelsens beslutanderätt grundar sig på bemyndigandena i 15 § förordningen (2006:311) om transport av farligt gods, 2 kap. 1 § och 3 kap. 2 och 4 §§ fartygssäkerhetsförordningen (2003:438), och 4 kap. 8 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg.

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

Att ha de läkemedel och medicinska utrustning enligt listan i bilaga 2 ombord är inte bindande enligt IMDG-koden. Därmed går regleringen i våra föreskrifter i detta avseende utöver de internationella reglerna. I övriga delar finns inga särkrav. Det finns ingen EU-rättslig reglering på området.

Det är Transportstyrelsens bedömning, ifråga om de bestämmelser som följer den internationella regleringen, att de föreslagna föreskrifterna inte behöver anmälas till Europeiska kommissionen enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler eftersom föreskrifterna avser att uppfylla skyldigheter som följer av ett internationellt avtal (SOLAS), till vilket alla EU:s medlemsstater är anslutna, som leder till att enhetliga tekniska specifikationer införs inom unionen.

Vad gäller den del där föreskriftsförslaget går utöver den internationella regleringen, bedömer Transportstyrelsen att det något justerade kravet på vilka läkemedel/medicinsk utrustning som ska finnas ombord inte på något sätt påverkar fartygens sammansättning, natur eller saluföring. Därför utgör inte kraven i bilaga 2 "andra krav" i 2 § andra stycket 3 förordningen (1994:2029) om tekniska regler. Därför är det inte fråga om sådana tekniska regler som ska anmälas.

Vidare bedöms inte att någon anmälan enligt förordning (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden behöver göras eftersom transportområdet är undantaget från tjänstedirektivets tillämpningsområde.

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

Det internationella regelverket träder i kraft den 1 januari 2024. De svenska föreskrifterna bör träda i kraft vid samma tidpunkt.

Information om ändringsföreskriften kommer att publiceras på Transportstyrelsens webbplats.

## **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?**

Ändringarna bedöms inte få någon påverkan på funktionsmålet.

### **11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?**

Intentionen med arbetet inom IMO för att utveckla IMDG-koden går i linje med hänsynsmålet.

## **C. Företag**

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företag beskrivs därför under punkt 5.1.



## D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
<b>Företag</b>	Harmoniserat regelverk			Viss tidsåtgång för uppdateringar av rutiner och dokumentation Utbildningsbehov för säkerhetsrådgivare samt personer delaktiga vid transport av farligt gods
<b>Staten m.fl.</b>				Utbildningsbehov för personal som bedriver tillsyn över tillämpningen av föreskrifterna.
<b>Externa effekter</b>	Säkrare regelverk			
<b>Totalt</b>				Övervägande positiva konsekvenser

## E. Samråd

Av 19 § andra stycket förordningen (2006:311) om transport av farligt gods framgår att innan föreskrifter meddelas med stöd av lagen (2006:263) om transport av farligt gods ska samråd ske med berörda myndigheter. I detta fall bedömer Transportstyrelsen att samråd ska ske med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap samt Kustbevakningen. Vidare ska Naturvårdsverket samt Havs- och vattenmyndigheten höras ifråga om föreskrifter som meddelas med stöd av 4 kap. 8 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg.

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

Helena Ragnarsson, sakhandläggare farligt gods  
helena.ragnarsson@transportstyrelsen.se  
010-495 33 22

Christine Vallhagen, jurist  
christine.vallhagen@transportstyrelsen.se  
010-495 63 27