

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Yttrande över Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps förslag till föreskrifter om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S) och transport av farligt gods på järnväg (RID-S)

Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Innehållet i förslaget

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (i det följande förkortat MSB) är behörig myndighet för transport av farligt gods på land, vilket innebär att myndigheten ska verka för att förebygga samt minimera effekterna av olyckor och tillbud i samband med transport av farligt gods. I det ligger bland annat ett bemyndigande att utfärda föreskrifter. Detta gäller såväl transport på väg och i terräng, som transport på järnväg.

Transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S)

Dessa föreskrifter benämns ADR-S för transport av farligt gods på väg och i terräng och är baserade på bilagorna A och B till den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR).

Sverige är fördragspart till ADR, vilket innebär att bilagorna A och B till ADR ska tillämpas vid internationella transporter av farligt gods som sker i Sverige. Enligt rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar ska Sverige tillämpa de internationella bestämmelserna även vid inrikes transport av farligt gods på väg och i terräng. Bilagorna till ADR beslutas av en arbetsgrupp inom FN.

FN utvecklar och reviderar fortlöpande bestämmelserna i ADR och vartannat år fattas beslut om ändringar. Detta medför i sin tur att det vartannat år finns ett krav på att revidera de svenska föreskrifterna. Det nu föreliggande förslaget till föreskrifter föranleds av en sådan återkommande revidering och komplettering av ADR. MSB har samtidigt utfört en översyn av bestämmelserna i bilaga S till ADR-S, det vill säga bestämmelserna som är tillämpliga endast för inrikes transport i Sverige.

Bilagorna A och B till ADR-S består av en översättning motsvarande bilagorna A och B till ADR. Bilagorna A och B gäller för internationella och inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng. Bilagorna är baserade på internationellt antagna texter, som MSB har efterfrågat synpunkter på i samband med samrådsmöten. Efter att beslut har fattats vid internationella möten har MSB inte mandat att genomföra ändringar i dessa bilagor.

I det följande anges några exempel på förslag till ändringar i bilaga S till ADR:

- Kapitel 13, Lokala transporter av farligt gods på väg eller i terräng. MSB har formulerat om texten i detta kapitel för att göra den mer lättförståelig. Det sker ingen förändring av bestämmelserna i sak. MSB bedömer att denna ändring kommer att underlätta för företag att förstå hur bestämmelserna får tillämpas.
- Kapitel 18, Särskilda undantag från tillämpningen av denna författning. Tabellen i detta kapitel innehåller de avtal som Sverige har undertecknat fram till och med den 30 maj 2022. I ADR 2023 kommer den att vara ytterligare uppdaterad och innehålla de avtal som Sverige har undertecknat fram till och med oktober 2022. Multilaterala avtal ger möjlighet till avsteg från bestämmelserna i ADR enbart i de länder som undertecknat avtalen.
- Del 20, Utbildning av förare som transporterar farligt gods. I del 20 har texter som tidigare funnits i de allmänna råden flyttats och gjorts till så kallade "ska-krav". Det gäller främst bestämmelser om lärare och utbildningars utformning.
- Kapitel 21.5, Flyktutrustning. MSB har i samråd med Arbetsmiljöverket gjort en översyn av detta kapitel. Översynen har gjorts för att få en korrekt innebörd av det engelska uttrycket "emergency escape mask". Ändringen innebär inga konsekvenser för företagen utan endast ett förtydligande.
- Kapitel 21.7, Brännbarheten hos stötdämpande material. I vissa förpackningsinstruktioner anges att svårbrännbart och icke elektriskt ledande stötdämpande material ska användas och att brännbarheten ska bedömas enligt en standard som godtagits i landet där förpackningen är konstruerad eller tillverkad. Som behörig myndighet är MSB skyldig att ange vilken standard som godtas och inför därför i kapitel 21.7 information om detta.

Transport av farligt gods på järnväg (RID-S)

Föreskrifterna benämns RID-S för transport av farligt gods på järnväg och är baserade på bilaga 1 (RID) till bilag C till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF). Sverige är fördragsstat till COTIF, vilket innebär att bilaga 1 (RID) ska tillämpas vid internationella transporter 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 ska Sverige tillämpa de internationella bestämmelserna även vid inrikes transport av farligt gods på järnväg. RID beslutas av RID:s expertgrupp inom OTIF (Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail). I det internationella regelverksarbetet inom OTIF representeras Sverige bland annat av MSB.

OTIF utvecklar och reviderar fortlöpande bestämmelserna i RID och vartannat år fattar OTIF beslut om ändringar. Detta medför i sin tur att det vartannat år finns ett krav på att revidera de svenska föreskrifterna. Det nu föreliggande förslaget till föreskrifter föranleds av en sådan återkommande revidering och komplettering av RID. MSB har samtidigt utfört en översyn av bestämmelserna i bilaga S till RID-S, det vill säga bestämmelser som är tillämpliga endast för inrikes transport i Sverige.

För järnväg finns motsvarande bestämmelse som anges ovan vid kapitel 18 för väg och terräng. Likaså är det som anges ovan vid kapitel 21.7 gemensamt för väg och terräng samt järnväg.

Föreskrifterna föreslås träda i kraft den 1 januari 2023.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

I konsekvensutredningen anges att FN/OTIF fortlöpande utvecklar och reviderar bestämmelserna i ADR/RID och vartannat år fattar FN/OTIF beslut om ändringar. Detta medför i sin tur att det vartannat år finns ett krav på att revidera de svenska föreskrifterna. De nu föreslagna föreskrifterna föranleds av en sådan revidering och komplettering av ADR/RID.

Vidare anges att MSB samtidigt har ändrat vissa av bestämmelserna i bilaga S till ADR-S och RID-S, det vill säga de bestämmelser som endast gäller för inrikes transporter i Sverige och som har godkänts av EU-kommissionen. Dessutom föreslås ändringar i paragraf 5 i de inledande föreskrifterna som handlar om kontroll genom behöriga organ.

Regelrådet finner att beskrivningen av bakgrund och syfte med förslaget är godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

I konsekvensutredningen anges, som även framgår ovan, att de enda möjligheter till alternativa lösningar är de bestämmelser som anges i bilaga S. Dessa alternativa lösningar måste rymmas inom de ramar som direktiv 2008/68/EG anger och godkännas av EU-kommissionen enligt en särskild procedur. Bestämmelserna är godkända under en sexårsperiod och måste sedan förnyas. Syftet är att minimera antalet nationella avvikelser (bestämmelser) gentemot de internationella bestämmelserna. Vidare anges att bilaga S innehåller samtliga avvikelser som har godkänts och som gäller vid inrikes transport inom Sverige. Dessa avvikelser modifierar eller kompletterar bilagorna A och B (ADR) och bilaga I (RID). Sverige har ingen möjlighet att föreskriva om ytterligare avvikelser utan att först få dessa godkända av EU.

Regelrådet finner att beskrivningen av alternativa lösningar, liksom effekter av om någon reglering inte kommer till stånd, är godtagbar.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

I konsekvensutredningen anges att förutom de möjligheter till lättnader som finns i bilaga S, följer föreskriftsförslaget helt den reglering som anges av Europeiska unionen.

Regelrådet har inte funnit några skäl till att ifrågasätta förslagsställarens bedömning, och finner att beskrivningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten är godtagbar.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Av remissen framgår att föreskrifterna föreslås träda i kraft den 1 januari 2023, vilket överensstämmer med ikraftträdandet för de internationella och officiella utgåvorna av ADR och RID (engelska, franska och ryska).

Gällande behovet av speciella informationsinsatser anges följande i konsekvensutredningen. Inför samtliga internationella mötena inom FN och OTIF samråder MSB kontinuerligt med berörda branschorganisationer och myndigheter genom samrådsmöten, andra mötesgrupperingar och specifika informationsutbyten för att kunna lämna Sveriges

ståndpunkt på de olika förslagen om ändringar innan beslut fattas. Efter varje avslutat möte informerar MSB dels på hemsidan, dels via riktad information till branschorganisationer och myndigheter resultatet av mötena. I ljuset av detta, samt att de gällande föreskrifterna ADR-S och RID-S 2021 får tillämpas under en övergångsperiod till och med den 30 juni 2023, bedömer MSB att företagen har möjlighet att skaffa sig kunskap om kommande ändringar i god tid innan de träder i kraft. För vissa ändringar som kan innebära större administrativa eller ekonomiska bördor införs även specifika övergångsperioder. Dessa kan löpa över flera år eller, under vissa förutsättningar, helt medge undantag från ett visst krav. MSB bedömer att ett visst informationsbehov finns trots de samråd som äger rum. För att underlätta utbildnings- och informationsinsatserna avser MSB att via myndighetens hemsida informera övergripande om de mest väsentliga förändringarna.

Vidare anges att befintligt informationsmaterial kommer att successivt revideras i enlighet med ändringarna. MSB planerar att anordna en informationsträff under första halvåret 2023 i syfte att informera om de ändringar som införts i föreskrifterna. Dessutom kommer MSB att informera Polismyndigheten och Kustbevakningen i början av 2023 om de nya ändringarna som är relevanta för deras verksamhet. Särskilda informationsinsatser, utöver ovanstående, till små företag är inte planerade. Det anges att alla aktörer har möjlighet att anmäla sig till MSB:s informationsträff, vilken även kan följas kostnadsfritt via webb-sändning.

Regelrådet finner att beskrivningen av om särskild hänsyn behöver tas till tidpunkten för ikraftträdande är godtagbar.

Regelrådet finner att beskrivningen av behovet av speciella informationsinsatser är utförlig. Beskrivningen är därmed godtagbar.

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

I konsekvensutredningen anges att föreskriftsförslaget berör verksamheter och aktörer i Sverige som är delaktiga i transport av farligt gods. Hit räknas bland annat avsändare, mottagare, tillverkare av tankar och förpackningar samt transportörer. MSB har ingen möjlighet att uppskatta det totala antalet som berörs, eftersom det generellt inte förekommer någon anmälnings- eller tillståndsplikt för den som transporterar eller avsänder farligt gods.

Vidare anges att i Sverige ska de flesta som i sin verksamhet avsänder eller utför transporter av farligt gods ha en säkerhetsrådgivare. Säkerhetsrådgivaren ska se till att företaget har förutsättningar att följa bestämmelserna och vidta de åtgärder som krävs för att förebygga olyckor i samband med transport av farligt gods. Det finns vissa undantag från kravet på säkerhetsrådgivare, bland annat för mängder som på visst sätt är begränsade per transportenhet eller förpackade i tillräckligt små mängder.

Omkring 3 500 företag (med olika organisationsnummer) har idag säkerhetsrådgivare och berörs av de reviderade föreskrifterna. Förutom dessa finns företag som transporterar farligt gods enligt något undantag i ADR-S/RID-S där kravet på säkerhetsrådgivare inte finns, men de kan likväl beröras av vissa av de ändrade föreskrifterna. Det finns dessutom ett mörkertal avseende företag som inte har anmält säkerhetsrådgivare till MSB trots att de omfattas av bestämmelserna.

I dagsläget finns 209 utbildningsanordnare i Sverige som är godkända av MSB för att bedriva förarutbildning. Anordnarna har i sin tur 1-27 anställda lärare. De flesta förare som transporterar farligt gods i vägfordon måste genomgå utbildning med tillhörande prov. Det anges att det idag finns ca 42 400 förare (registrerade ADR-intyg) som har avlagt godkänt prov. Alla dessa förare berörs inte av ändringarna eftersom alla inte arbetar med att

transportera farligt gods.

Vidare anges i konsekvensutredningen att åkerinäringen i Sverige består av cirka 10 000 åkeriföretag varav drygt 5 000 är medlemmar i Sveriges Åkeriföretag. Sveriges Åkeriföretag uppskattar grovt att ca 1 500 åkerier är inblandade i transport av farligt gods. Det finns ingen information om hur många åkerier som är registrerade utanför Sveriges gränser som utövar yrkesmässiga inrikes godstransporter, så kallade cabotage. Enligt en grov uppskattning från Sveriges Åkeriföretag har företagen som transporterar farligt gods mellan 1-200 anställda och antalet fordon hos åkerierna är mellan cirka 1-100 stycken. Vissa företag tar i sin tur hjälp av bemanningsföretag som hyr in bilar och åkare, vilket innebär att information inte kan fås fram.

Branschorganet IKEM (Innovations- och kemiindustrierna i Sverige) har 1 400 medlemsföretag med 77 000 medarbetare inom kemi-, plast- och materialbranscherna. IKEM uppskattar grovt att runt 1 100 medarbetare är inblandade i transport av farligt gods. IKEM företräder såväl svenska som utlandsägda företag.

Transportindustriförbundet är ett branschförbund som organiserar godstransport- och logistikföretag i Sverige och har cirka 100 medlemsföretag. Av dessa är cirka hälften inblandade i transport av farligt gods. De största medlemsföretagen har cirka 2 - 3 000 anställda vardera på sina terminaler. Transportindustriförbundet uppskattar att de minsta medlemsföretagen har ett hundratal anställda. Dessutom har medlemsföretagen (speditörerna) underleverantörer i form av åkerier.

Energigas Sverige är en branschorganisation för aktörer inom biogas, fordonsgas, gasol, naturgas och vätgas. Organisationen har 150 medlemsföretag varav uppskattningsvis minst ett 20-tal berörs av föreskrifterna. En mycket grov uppskattning från organisationen själva är att minst 100 personer berörs.

SVEFF är en branschorganisation för företag som importerar, tillverkar eller marknadsför färg, lack, tryckfärg, lim, fogmassor och spackel i Sverige och en viss del av dessa produkter är farligt gods. Branschorganisationen har cirka 50 - 60 medlemsföretag.

Alla förpackningar, inklusive IBC-behållare och storförpackningar, ska enligt ADR-S och RID-S, vara typgodkända för att få användas för transport. Tillverkare av förpackningar måste typgodkänna sina förpackningar. Verksamheter som ska utföra typgodkännandet ska uppfylla MSB:s föreskrifter (MSBFS 2009:5) om ackreditering av organ som ska utföra certifiering av förpackningar, IBC-behållare och storförpackningar för transport av farligt gods på land. Certifiering är den nomenklatur som Swedac använder och är likställt med typgodkännande. I Sverige är enbart RISE ackrediterat enligt MSBFS 2009:5.

Specifikationen om brännbarheten hos det stötdämpande materialet kommer att gälla för tillverkare som konstruerar eller tillverkar förpackningar enligt förpackningsinstruktioner P908 5., P910 (1)(e), P910 (2)(d), LP904 5., LP905 (1)(e) och LP905 (2)(d) i Sverige. Det anges att det inte är möjligt att få reda på hur många tillverkare som berörs av detta då det inte finns några branschorganisationer eller myndigheter som har förteckning på företag. RISE har idag inte registrerat antal företag som har tillverkat förpackningar enligt dessa förpackningsinstruktioner och har ingen möjlighet att få fram dessa uppgifter.

Vad gäller transporter i anknytning till arbetsområden där anläggnings-, byggnads-, industri-, jordbruks- eller skogsarbete utförs är det såvitt MSB känner till, till största del företag som arbetar inom svensk skogsindustri som påverkas. Branschorganet Skogsentreprenörerna har ca 750 aktiva medlemsföretag och har ingen möjlighet att uppskatta hur många medarbetare

som är inblandade i transport av farligt gods. Enligt branschorganet så finns totalt ca 3 000 skogsentreprenörer (det vill säga certifierade enligt PEFC).

Regelrådet vill i denna del framföra följande. Berörda företag utifrån bransch framgår av konsekvensutredningen. Det finns viss info om berörda företag utifrån antal och storlek, även om informationen är ofullständig. Utifrån de omständigheter som beskrivs i konsekvensutredningen har Regelrådet förståelse för att det är svårt att uppskatta berörda företag utifrån antal och storlek i förslagets samtliga delar. Regelrådet noterar att förslagsställaren har efterforskat information med branschorganisationer men trots det har uppgifter inte funnits att tillgå. Genom att belysa och beskriva svårigheterna med att få fram uppgifter, bidrar förslagsställaren i vart fall till en bättre transparens i konsekvensutredningen. Enligt Regelrådet hade det varit önskvärt om den berörda företagspopulationen kunnat fastställas mer precist, men finner att de uppgifter som anges kan godtas, utifrån omständigheterna i det här specifika ärendet.

Regelrådet finner att beskrivningen av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch är godtagbar.

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Administrativa kostnader

I konsekvensutredningen anges att för de företag som transporterar högriskgods tillhörande klass 1, för vilka det nu tillkommer krav på att bestämmelserna om transportskydd ska uppfyllas, bedöms mellan 0,5-1 dag behövas för att upprätta skyddsplaner. Utöver det bedöms 1-2 timmars utbildning per person behövas. Som framgår ovan införs en övergångsperiod på två år innan bestämmelserna måste uppfyllas.

Förslagsställaren bedömer att ett utbildnings- eller informationsbehov motsvarande 1-6 timmar kan behövas för personer som dagligen hanterar bestämmelserna i ADR-S/RID-S oavsett företagets storlek. Antalet företag och personer som omfattas samt kostnaderna för insatserna anges vara svåra att kvantifiera.

Vidare anges att utbildnings- och informationsbehovet bör kunna hanteras internt, till exempel av företagets säkerhetsrådgivare. I säkerhetsrådgivarens ansvar ligger att se till att berörd personal får den utbildning och information som krävs för att kunna utföra sina arbetsuppgifter. Då det ställs högre krav på säkerhetsrådgivarens kunskap, bedömer MSB att en arbetsinsats motsvarande 5-10 timmar krävs för säkerhetsrådgivarnas inläring. Antalet företag (med olika organisationsnummer) med utsedd säkerhetsrådgivare är ca 3 500 och antalet godkända säkerhetsrådgivare uppskattas till ca 500 st. I dagsläget finns cirka 209 utbildningsanordnare i Sverige som är godkända av MSB för att bedriva så kallad förarutbildning. Utbildningsanordnarnas lärare behöver en viss inläring till följd av regelverksändringarna. För övriga förslag till ändringar uppstår ingen tidsåtgång för utbildningsanordnarna eftersom kraven redan ställs idag med stöd av interna beslut hos MSB.

Övriga ändringar i bilaga S i ADR-S och RID-S bedöms ge försumbara administrativa kostnader.

Regelrådet vill i denna del framföra följande. Enligt Regelrådet är det något svårgripbart att förstå omfattningen av de administrativa kostnaderna till följd av förslaget, vilket även hänger samman med att det är oklart hur många företag som kommer att påverkas av olika delar av förslaget. Regelrådet noterar att förslagsställaren har gjort en uppskattning i vissa delar av förslaget. Även om det hade varit önskvärt med en större tydlighet i denna del, kan

beskrivningen, med anledning av de särskilda omständigheterna i detta ärende, godtas.

Regelrådet finner att beskrivningen av förslagets påverkan på berörda företags administrativa kostnader är godtagbar.

Andra kostnader och verksamhet

I konsekvensutredningen anges att MSB inte har någon möjlighet att uppskatta alla kostnader som uppstår på grund av ändringarna i bilagorna A, B, I och S. Det är inte känt:

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

Det anges att dessa uppgifter inte heller är möjliga att få fram från branschorganisationer då alla företag inte är anslutna till sådana organisationer.

MSB har försökt uppskatta kostnader för några av ändringarna som bedömts ha mer väsentlig påverkan. MSB har fått information från RISE angående bedömning av brännbarheten på svårbrännbara och icke elektriskt ledande stötdämpande material enligt kapitel 21.7 i ADR/RID-S och de anger att en provning enligt aktuell standard uppskattas kosta drygt 20 000 kr.

Med anledning av tillkommande krav på brandsläckningssystem och värmeskydd mot däckbrand för FL-fordon i ADR, tillkommer på sikt vissa kostnader vid inköp av ett sådant fordon i de fall fordonet registreras eller tas i bruk efter den 31 december 2028. Det anges att det alltså inte finns några krav på efterkonstruktion av fordon som redan är i drift. Enligt uppgift från fordonstillverkare bedöms kostnaden för ett sådant brandsläckningssystem i dagsläget generera en prisökning på ca 3 000 – 5 000 kr/fordon. Vad gäller kostnader för termiskt skydd är det inte möjligt att uppskatta då bestämmelserna medger en relativt stor variation av tekniska lösningar.

Regelrådet vill i denna del framföra följande. På samma sätt som gäller för beskrivningen av förslagets påverkan på de administrativa kostnaderna är det relativt svårgripbart att förstå omfattningen av förslagets påverkan på andra kostnader och företagens verksamhet. Regelrådet noterar att förslagsställaren även i denna del, i vissa delar, har försökt att efterforska uppgifter och gjort en uppskattning. Det hade även i denna del varit önskvärt med en större tydlighet, men beskrivningen kan med anledning av de särskilda omständigheterna i detta ärende, godtas.

Regelrådet finner att beskrivningen av förslagets påverkan på berörda företags andra kostnader, liksom verksamhetspåverkan, är godtagbar.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

I konsekvensutredningen anges att föreslagna bestämmelser gäller för samtliga företag som avsänder, transporterar eller på något annat sätt medverkar i en transport av farligt gods på väg, i terräng eller på järnväg. I de existerande 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. Dessa lättnader har bland annat tillkommit för att underlätta verksamheten för företag som normalt inte medverkar i en transport av farligt gods. Inga nya specifika lättnader har tillkommit.

Vidare anges att vissa ändringar kan medföra en större arbetsbörda för små företag för att tillgodogöra sig de nya ändringarna, men bedöms inte innebära någon snedvriden konkurrens. Andra ändringar bedöms varken hämma eller främja konkurrensen.

Regelrådet har inte funnit några skäl till att ifrågasätta förslagsställarens bedömning och finner att beskrivningen av förslagets påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag är godtagbar.

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

I konsekvensutredningen anges att förslaget inte leder till någon ytterligare påverkan på berörda företag än den som redan har redovisats.

Regelrådet har inte funnit några skäl till att ifrågasätta förslagsställarens bedömning och finner att beskrivningen av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden är godtagbar.

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

I konsekvensutredningen anges att bestämmelserna i de båda föreslagna författningarna gäller för samtliga företag som avsänder, transporterar eller på något annat sätt medverkar i en transport av farligt gods på väg, i terräng eller på järnväg. Föreskrifterna kan, proportionellt sett för små företag, medföra en högre arbetsbörda för att tillgodogöra sig de nya ändringarna. Det anges att med anledning av ADR-överenskommelsens och direktivets utformning och fördraget om internationell järnvägstrafik är det inte tillåtet att införa särregler för dessa företag. Enligt artikel 6 i direktiv 2008/68/EG anges att undantag endast kan ges för transport av små mängder farligt gods samt lokala transporter över korta sträckor.

Vidare anges att i existerande bestämmelser 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. Dessa lättnader har bland annat tillkommit för att underlätta verksamheten för små företag som normalt inte medverkar i transport av farligt gods eller som till viss del avsänder eller transporterar en viss typ av farligt gods.

Vissa små företag har idag säkerhetsrådgivare och berörs av de reviderade föreskrifterna. Förutom dessa finns företag som transporterar farligt gods enligt något undantag i ADR-S/RID-S där kravet på säkerhetsrådgivare inte finns, men de kan likväl beröras av de ändrade föreskrifterna. MSB har ingen möjlighet att uppskatta antalet sådana företag eftersom det inte förekommer någon generell anmälningsplikt för den som genomför transport av farligt gods.

Regelrådet vill i denna del framföra följande. Förslagsställaren beskriver i vilka fall lättnader kan göras för små företag, såvitt Regelrådet förstår är detta utrymme relativt begränsat.

Regelrådet finner att beskrivningen av om särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning är godtagbar.

Samman tagen bedömning

Som framgår ovan har samtliga aspekter bedömts som godtagbara, även om det i flera fall hade varit önskvärt med tydligare beskrivningar. Regelrådet har bedömt konsekvensutredningen i ljuset av det nu remitterade förslagets särskilda karaktär. Det framgår av konsekvensutredningen att förslagsställaren har efterforskat uppgifter i flera delar och redovisar de uppgifter som har funnits att tillgå. Förslagsställaren beskriver också de utmaningar som har funnits, vilket har medfört att det inte finns tydliga uppgifter i flera delar. Genom att redovisa detta bidrar förslagsställaren till en ökad transparens i

konsekvensutredningen.

Regelrådet finner därför att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Stöd till regelgivare i konsekvensutredningsarbetet finns i [Tillväxtverkets handledning för konsekvensutredning](#).

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 31 augusti 2022.

I beslutet deltog Claes Norberg, ordförande, Anna-Lena Bohm, Hans Peter Larsson och Lennart Renbjär.

Ärendet föredrogs av Katarina Garinder Eklöv.



Claes Norberg
Ordförande



Katarina Garinder Eklöv
Föredragande