



Avdelningen för risk- och sårbarhetsreducerande arbete
Enheten för farliga ämnen
Bo Zetterström
010-2405332
bo.zetterstrom@msb.se

Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter om ackreditering av organ som ska kontrollera fordon för transport av farligt gods

1 Problemet

1.1 Bakgrund

Bestämmelserna om kontroll av fordon har anpassats till den svenska huvudregeln om öppna system för provning och kontroll. Aktiebolaget Svensk Bilprovning monopol försvinner därmed och självständiga organ i konkurrens får numera utföra kontroll av fordon enligt fordonslagens (2002:574) bestämmelser.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) är behörig myndighet för transport av farligt gods på land. Detta innebär att MSB ska verka för att förebygga och skadebegränsa olyckor och tillbud i samband med transport av farligt gods. I detta ligger bland annat ett bemyndigande att utfärda föreskrifter.

Sverige är fördragspart till den europeiska överenskommelsen om transport av farligt gods, 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 21 november 1994 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning 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.

Enligt ADR och bilaga till direktivet 2008/68/EG ska vissa fordon som används vid transport av farligt gods genomgå särskild kontroll för att fastställa att de uppfyller i reglerna ställda krav. Denna kontroll ska göras av s.k. behöriga organ.

I Sverige har tidigare Aktiebolaget Svensk Bilprovning utsetts till ett sådant behörigt organ. Detta har skett genom förordningen (2006:311) om transport

av farligt gods som i sin tur hänvisat till fordonslagen som tidigare utpekade Svensk Bilprovning som besiktningsorgan för vissa fordonstyper. Svensk Bilprovning har hittills utfört drygt 4000 kontroller av ADR-fordon per år.

De ändringar som gjorts i fordonslagen i syfte att ta bort Bilprovningens monopol medför att inget specifikt organ utpekas som behörigt att utföra besiktningar. Istället krävs att besiktningsorganet är ackrediterat i en särskild ordning. Vidare har krav på utbildning, kompetens och certifiering av besiktningstekniker införts i fordonsförordningen. Transportstyrelsen har även gett ut föreskrifter där frågorna om kompetens och utbildningskrav m.m. regleras mer specifikt.

MSB bedömer att det är av stor vikt att de organ som ska utföra kontroll av fordon som används vid transport av farligt gods innehar särskild kompetens för uppdraget samt att det finns särskilda rutiner för sådana kontroller. De krav som ställs på besiktningsorgan och besiktningstekniker enligt ovan nämnda bestämmelser bedöms inte vara tillräckliga för att uppnå den specifika kompetens som krävs för kontroll av ADR-fordon. MSB anser därför att det krävs ett särskilt ackrediteringsförfarande för de organ som ska utföra kontroll av ADR-fordon.

1.2 Innehåll i föreslagna föreskrifter

MSB föreskriver inom området med stöd av 9 § förordningen (2005:894) om teknisk kontroll. Samråd med Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac) kommer att ske i enlighet med vad som föreskrivs i förordningen om teknisk kontroll.

Det huvudsakliga syftet med föreskrifterna är att ställa upp krav på kontrollorganet (besiktningsorganet) samt utbildnings- och kompetenskrav på personalen hos ett kontrollorgan vilka kontrollorganet kan ackrediteras emot. Det bakomliggande syftet är att säkerställa att kontrollen av ADR-fordon på den avreglerade marknaden är av god kvalitet och inte innebär en risk för försämring av transportsäkerhet och konsekvenser vid en olycka.

Kompetenskraven för personalen är indelade i två olika kontrollformer, första kontroll respektive återkommande kontroll. Indelningen av kontrollanter i två behörighetsområden efter kontrollform bedöms vara en förutsättning för att kunna ställa relevanta utbildnings- och kompetenskrav. Förslaget innebär samma antal behörighetsklasser som finns i dag hos Bilprovningen.

1.3 Övrig reglering

MSB kommer även att föreslå att förordningen om transport av farligt gods ändras på så vis att förordningen anger att behöriga organ enligt ADR är de organ som särskilt ackrediterats för uppgiften.

2 Alternativa lösningar

Om MSB inte ger ut föreskrifter om ackreditering av organ som ska utföra kontroll av ADR-fordon kommer de organ som ackrediterats med stöd av fordonslagens bestämmelser även vara behöriga att utföra kontroller av ADR-fordon. Som framgår av ovanstående finner MSB detta förfarande som otillfredsställande då inga specifika krav på kompetens då ställs för genomförande av kontroll av ADR-fordon.

MSB har valt att inte personcertifiera kontrollorganens personal eftersom MSB anser att samma resultat kan uppnås genom att endast ackreditera kontrollorganen för uppgiften.

3 Berörda

De företag som har för avsikt att utföra kontroller av ADR-fordon blir direkt berörda av föreskrifterna. I dagsläget är det endast Bilprovningen som utför sådana kontroller. Hur många andra aktörer som är intresserade av att i framtiden utföra kontroller av ADR-fordon är okänt.

Förslaget berör indirekt även transportörer som använder ADR-fordon, eftersom de måste anlita ett kontrollorgan som uppfyller förslaget till föreskrifter för att låta fordonen genomgå första kontroll och återkommande kontroll inom föreskrivna tidsintervall.

4 Kostnader och andra konsekvenser

Kontroller av ADR-fordon kommer i framtiden kunna utföras av alla organ som uppfyller kraven för ackreditering varpå en öppen marknad skapas för en ny typ av tjänster. Kostnader uppstår genom krav på den utbildning som kontrollorganets personal ska ha. Genom de krav på utbildning och kompetens som föreskrifterna ställer bedöms möjligheten att upprätthålla kontrollsystemets kvalitet vara god. Vidare bedöms kraven ge en likformig kvalitetsnivå på kontrollerna vid de stationer som genomför ADR-kontroll.

För närvarande uppskattas att Bilprovningen utbildar ca 20-30 personer per år i en tre dagars utbildning avseende första kontroll. Nuvarande utbildning för återkommande kontroll innefattar ca halv dag för uppskattningsvis 100 personer vart annat år i samband med att ADR ändras. Omfattningen av utbildningen pga. dessa föreskrifter uppskattas bli av samma omfattning som tidigare gällt.

Bilprovningen utför idag första kontroll av ADR-fordon på ca 25 platser. På dessa och de flesta övriga stationer kan Bilprovningen idag utföra återkommande kontroll av ADR-fordon. Konsekvenserna av ett öppet system

kan bli att flera orter inte längre ges möjlighet att ha kontrollorgan som har första respektive återkommande kontroll. Transportörerna riskerar att få åka längre för att få sina fordon kontrollerade. Motsvarande ökning av antalet stationer där ADR-kontroll blir möjlig kan också vara ett scenario. Det är i dagsläget omöjligt att förutspå utfallet inom området.

5 Överensstämmelse med Sveriges medlemskap i EU

Krav på ADR-fordon är reglerat i ADR-S vilket till sin helhet är grundat på EU-rätt. De föreslagna föreskrifterna kompletterar ADR-S genom att utpeka de organ som i Sverige ska utföra de kontroller som föreskrivs i kap. 9.1 ADR-S.

De föreslagna föreskrifterna kommer inte att utgöra notifieringspliktiga tekniska regler eftersom de reglerar utbildning och kompetenskrav hos ett kontrollorgan.

6 Ikraftträdande och informationsinsatser

Omregleringen trädde i kraft 1 juli 2010 och föreslagna föreskrifter planeras träda i kraft under vintern 2010/2011.

Mot bakgrund av att det kan finnas företag som är intresserade av att ackrediteras för kontroll av ADR-fordon är det viktigt att kraven på kontrollorganen blir kända så snart som möjligt. Förslaget kommer att remitteras till kända aktörer på marknaden och de myndigheter som berörs samt offentliggöras på myndighetens hemsida.

7 Företag som berörs

Se avsnitt 3.

8 Tidsåtgång och administrativa kostnader för företag

Det uppstår en kostnad när Swedac ska ackreditera kontrollorganen. Kostnaden för kontrollorganets ackreditering uppskattas till ca 50 000 kr och de årliga kostnaderna till ca 10 000 kr för ett stort företag. Ackrediteringen beräknas ta ca ett halvår för ett företag.

9 Andra kostnader och förändringar för företag

Förslaget kan ge transportörer både förändringar i kostnader för att genomföra en ADR- kontroll samt ändringar i tillgängligheten av kontrollplatser. Underlag saknas för att i mer detalj specificera förändringar.

10 Konkurrensförhållanden för företag

Då det fastställs krav på kontrollorganen genom bl.a. utbildnings- och kompetenskrav på personer hos ett kontrollorgan kan konkurrensen mellan organen bli på lika villkor.

11 Andra aspekter för företag

Regleringen innebär att alla de företag som uppfyller kraven för ackreditering kan utföra kontroller av ADR-fordon. Föreskrifterna ger således förutsättningar för en öppen, konkurrenssatt marknad för en ny typ av tjänst.

12 Särskilda hänsyn till små företag

Även små företag ska uppfylla kraven på kompetens och utbildning då säkerheten vid transport av farligt gods måste upprätthållas oberoende av storleken på företag.

13 Kontaktperson

Avdelningen för risk- och sårbarhetsreducerande arbete
Enheten för farliga ämnen
Bo Zetterström
010-2405332
bo.zetterstrom@msb.se