



Enheten för säker hantering av farliga ämnen
Jan Nilsson
010-240 52 11
jan.nilsson@msb.se

Reviderad konsekvensutredning avseende förslag till föreskrifter om ändring av del 20, "Utbildning av förare som transporterar farligt gods" i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2016:8) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S)

Ny text jämfört med förra versionen av konsekvensutredningen är markerad i **gult** och text som är borttagen anges som **överstruken**.

Observera att MSB har beslutat att flytta fram starten av det nya examinationssystemet för ADR-förare, då ADR-prov ska skrivas på Trafikverkets förarprovkontor, med 6 månader till den 1 mars 2019.

Orsakerna till detta beslut är flera, men en är att myndigheten behöver arbeta mer med att anpassa frågorna i proven så att de fungerar bättre med avseende på den digitala dokumentation som föraren får tillgång till i varje fråga. MSB kommer också att se över relevansen och språket i frågorna samt genomföra samråd om frågornas utformning och omfattning med andra branschaktörer.

A. Allmänt

Beskrivning av problemet och vad man vill uppnå

Nuvarande föreskrifter i del 20 i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2016:8) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S) innehåller bestämmelser som ger godkända utbildningsanordnare ~~för ADR~~ rätt att examinera förare för transport av farligt gods i samband med deras utbildning. Från och med den **1 mars 2019** ~~± september 2018~~ är förfarandet i stället att förare av transport av farligt gods, efter en genomförd utbildning, skriver ett kunskapsprov på Trafikverkets förarprovkontor. Med anledning av det ändrade förfarandet måste föreskrifterna revideras. Tillsyn som MSB genomfört har visat på brister i ADR-utbildningar såsom fusk och otillåten hjälp vid prov/examination, vilket kan innebära lägre kunskap för vissa förare och som i sin tur kan innebära en ökad säkerhetsrisk på vägarna. Förändringen av examinationsförfarandet gör MSB

för att stärka kunskapen hos förare som transporterar farligt gods och för att skapa förutsättningar för en säker **rättvis och likvärdig** examination.

~~MSB har vidare inget bemyndigande att föreskriva om ansökan om förhandsgodkännande för utbildningsorganisationer som avser att utbilda lärare. Dessa regler i kapitel 20.3 har därför tagits bort.~~

MSB har ett generellt och brett bemyndigande i förordningen om transport av farligt gods att meddela föreskrifter om utbildning. MSB anser att bemyndigandet har tillämpats för långtgående vad gäller utbildningsorganisationernas ansökan om förhandsgodkännande då detta syftar till utbildning av lärare och inte förare. MSB har därför tagit bort reglerna om utbildningsorganisation i 20.3.1.

Beskrivning av alternativa lösningar för det man vill uppnå och vilka effekterna blir om någon reglering inte kommer till stånd

MSB arbetar med att hålla antalet olyckor med transport av farligt gods på en fortsatt låg nivå och anser därför att alternativet att inte göra denna förändring när det gäller förfarandet för examination av förare av transport av farligt gods, inte är rätt alternativ för att upprätthålla kunskapen hos förare av transport av farligt gods och därmed säkerhetsnivån på vägarna.

Alternativet att genomföra ett datorbaserat prov hos utbildaren, vilket framförts som önskemål, anses inte heller uppnå samma säkerhetsnivå som att genomföra provet hos Trafikverket.

Uppgifter om vilka som berörs av regleringen

De som berörs av förändringen är de cirka 230 av MSB godkända utbildningsanordnare med dess anslutna ADR-lärare (totalt cirka 270) som idag i samband med ADR-utbildningarna också examinerar eleverna på pappersprov som MSB tagit fram.

Dessutom berörs också de 70 000 **personer som har ett ADR-intyg** förare av transport av farligt gods **och** som behöver ta sig till ett av Trafikverkets förarprovskontor för att examineras (dvs. skriva prov), istället för att göra det i anslutning till utbildningen.

Andra som berörs kan vara åkerier och andra arbetsgivare åt ADR-förare, om det skulle visa sig att fler ADR-förare inte klarar examinationen med anledning av det nya förfarandet.

Uppgifter om de bemyndiganden som myndighetens beslutanderätt grundar sig på

Med stöd av 16 § i förordningen (2006:311) om transport av farligt gods får MSB föreskriva om utbildning och examination för förare av transport av farligt gods. Tidigare har MSB överlåtit åt utbildningsanordnare att utföra

examination av förare. I och med föreskriftsförslaget återtar MSB examinationsrätten och rättningen av prov. Föreskrifterna i del 20, bilaga S i ADR-S, beslutas med stöd av 16 § i förordningen (2006:311) om transport av farligt gods.

Uppgifter om vilka kostnadsmässiga och andra konsekvenser regleringen medför och en jämförelse av konsekvenserna för de övervägda regleringsalternativen

En konsekvens av de förslagna föreskrifterna blir att de 230 utbildningsanordnarna inte behöver köpa de pappersprov som de idag måste ha för att examinera de elever som de utbildar. Kostnadsminskningen är 200:-/prov. Denna konsekvens har blivit densamma för den alternativa lösningen att utbildarna hade kunnat examinera eleverna med hjälp datorbaserade prov i direkt anslutning till utbildningen.

En konsekvens för de elever **personer** som avser att bli förare för transport av farligt gods kan bli en ökad kostnad om ADR-utbildarna fortsatt kommer att ta lika mycket betalt för en ADR-utbildning trots att provet inte längre ingår i denna. Att examinationsförfarandet är nytt kan dessutom för en del elever **förare** innebära ett extra spänningsmoment som för vissa kan medföra ett underkänt resultat på provet och därmed en ökad kostnad för omprov, åtminstone under en övergångsperiod.

Om eleven avser att ha fler behörigheter på sitt ADR-intyg ökar kostnaden eftersom det blir en avgift per provtillfälle/behörighet. Därtill måste eleven förutom att ta sig till platsen för utbildningen också ta sig till ett av Trafikverkets förarprovskontor för att skriva prov. Detta **innebär** ~~kan innebära~~ en ökad kostnad för resan dit men den kan inte beräknas generellt utan blir ~~ingen eller~~ mycket varierande beroende på var eleven bor, var utbildningen genomförs samt var närmaste förarprovskontor finns.

Enligt 16 § förordningen (2006:311) om transport av farligt gods får MSB ta ut avgifter för sina kostnader med anledning av prov och intyg. De nya avgifterna bestäms genom beslut av MSB, men avgifternas storlek har ännu inte beslutats. Kostnader som avgifterna ska täcka med anledning av prov och intyg är framförallt:

- MSB:s avskrivningskostnader för att införa en datorbaserad examination hos Trafikverket,
- Trafikverkets kostnader för att ~~genomföra~~ **tillhandahålla** prov**tillfällen för ADR-prov,**
- Transportstyrelsens kostnader för att tillverka och skicka intyg över godkänd examination,
- personalkostnader hos MSB för prov- och intygsverksamhet, och
- overheadkostnader för MSB:s interna verksamhet för prov- och intygsverksamhet.

Under ~~våren~~ **hösten** 2018 kommer MSB att besluta om avgifter och information om dessa kommer bland annat ges via MSB:s webbplats. Avgifter kommer att tas ut för varje prov/behörighet som avläggs, **dvs. på samma sätt som idag.**

Mot bakgrund av att kostnaderna för prov och intyg ökar för MSB kommer också avgifterna att höjas (idag tas en avgift ut om 200 kr per prov). Sett till att examinationsförfarandet blir säkrare och att förarnas kunskap i förlängningen också stärks anser MSB sammantaget att en höjning är motiverad.

I samband med det ändrade förfarandet för examinationen kommer MSB, i syfte att höja kompensnivån på ADR-förarna, också att höja kravnivån för godkänt resultat på proven från dryga 70 % till 80 %. Detta kan påverka tillgängligheten av ADR-förare för åkerier om fler av deras förare inte klarar provet. I gengäld ökar förhoppningsvis kompetensen hos personalen.

Bedömning av om regleringen överensstämmer med eller går utöver de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen

Förslaget till föreskrifter innebär ingen förändring vad gäller överensstämmelse med de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen.

Bedömning av om särskilda hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och om det finns behov av speciella informationsinsatser

Ikraftträdandet av de föreslagna föreskrifterna behöver ske i samband med att det nya förfarandet för examination startar **den 1 mars 2019** ~~den 1 september 2018~~. Information om de föreslagna förändringarna har getts på seminarium för ADR-utbildare. Det har dessutom informerats i nyhetsbrev samt på MSB:s hemsida.

MSB har flyttat fram starten av det nya examinationssystemet för ADR-förare, då ADR-prov ska skrivas på Trafikverkets förarprovkontor, med 6 månader till den 1 mars 2019. Myndigheten behöver arbeta mer med att anpassa frågorna i proven, så att de fungerar bättre med avseende på den digitala dokumentation som provskrivaren får tillgänglig i varje fråga. MSB kommer också att se över relevansen och språket i frågorna samt genomföra samråd om frågornas utformning och omfattning med branschaktörer.

I maj 2018 genomförde MSB tillsammans med Trafikverket en demokväll där ADR-utbildare fick testa ett ADR-prov och ge synpunkter på det. En ny sådan demokväll planeras under hösten 2018 då även förare kan testa ett nytt ADR-prov. MSB kommer också att finnas på Elmia Lastbilmässa i augusti 2018 för att informera och svara på frågor om det nya examinationssystemet.

För att underlätta övergången till det nya examinationssystemet finns en instruktionsfilm framtagen som visar hur provet går till. MSB har också

information om examinationen och proven på MSB:s webbplats
<https://www.msb.se/sv/Forebyggande/Transport-av-farligt-gods/Utbildning/Ny-examination-av-ADR-forare/>

B. Kommuner och landsting

I den mån kommuner och landsting har ADR-förare så är konsekvenserna desamma som för åkerier, se ovan.

C. Företag

Med företag avses här en juridisk eller en fysisk person som bedriver näringsverksamhet, det vill säga försäljning av varor och/eller tjänster yrkesmässigt och självständigt. Att yrkesmässigt bedriva näringsverksamhet bör tolkas brett.

Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför en beskrivning av punkterna i avsnitt C.

Beskrivning av antalet företag som berörs, vilka branscher företagen är verksamma i samt storleken på företagen

Det är omkring 230 stycken företag, skolor eller andra verksamheter som bedriver ADR-utbildning i Sverige och som berörs genom att de inte längre kan erbjuda sina elever examination i samband med utbildningen. Dessa företag är i många fall enmansföretag och enbart en handfull har fler än 20 anställda.

Därtill berörs alla åkerier som i sin verksamhet transporterar farligt gods i sådan omfattning att vissa av åkeriets förare måste ha ADR-intyg.

Det är omkring 70 000 personer som har ADR-intyg och ADR-förare som kommer att beröras av ett förändrat förfarande för examination. Ett nytt prov behöver skrivas vart femte år för att upprätthålla sin behörighet.

Åkerinäringen i Sverige består av cirka 10 000 åkeriföretag varav ca 6000 är medlemmar i Sveriges Åkeriföretag. Sveriges Åkeriföretag uppskattar grovt att ca 1500 åkerier är inblandade i transport av farligt gods.

Enligt en grov uppskattning från Sveriges Åkeriföretag har företagen som transporterar farligt gods mellan 1-200 anställda och antalet fordon hos åkerierna är mellan ca 1-100 stycken. Vissa företag tar i sin tur hjälp av bemanningsföretag som hyr in bilar och åkare vilket innebär att ingen information kan redovisas i denna del.

Beskrivning av vilken tidsåtgång regleringen kan föra med sig för företagen och vad regleringen innebär för företagens administrativa kostnader.

Regleringen kommer att minska tidsåtgången för utbildarna när inte examinationen ska utföras längre och därmed minskar även de administrativa kostnaderna något. Hur mycket är svårt att uppskatta eftersom examinationerna utförts på så olika sätt. Idag beställer, rättar och signerar varje lärare alla prov innan de skickar dessa till MSB som i sin tur registrerar behörigheten i vägtrafikregistret (VTR). I det nya systemet behöver läraren varken beställa eller rätta proven och inte heller skicka dessa till MSB. Efter ett utbildningstillfälle behöver läraren enbart registrera vilka förare som har genomgått utbildning i en webbapplikation. Registreringen ligger till grund för att föraren ska vara behörig att själv boka tid för och genomföra prov vid Trafikverket Förarprov.

Tidsåtgången kan öka för de elever i det fall deras närmaste av Trafikverkets förarprovskontor, som kommer att erbjuda ADR-prov, är längre bort än elevens ADR-utbildare. Den ökade tidsåtgången är svår att uppskatta.

För åkerierna kommer tidsåtgången öka om deras förare måste åka längre bort än idag för att komma till ett av Trafikverkets förarprovskontor som kommer att erbjuda ADR-prov. Den ökade tidsåtgången är svår att uppskatta. MSB uppskattar att tiden som en förare kommer att vara ifrån sitt arbete är ca 0,5-1 dag för att provet måste skrivas på annan plats än utbildningen. Även om faktorer som tillgänglighet till tider och plats för provet påverkar bör det vara möjligt att planera tiden för provet så att det skrivs i anslutning till utbildningen. Från och med den 1 januari 2019 kan prov bokas till starten av det nya examinationssystemet den 1 mars 2019. MSB har därefter inte satt en gräns för hur tidigt ett prov kan bokas i relation till när utbildningen genomförs. För omprov måste dock minst tre dagar passera innan omprovet kan genomföras.

Beskrivning av vilka andra kostnader den föreslagna regleringen medför för företagen och vilka förändringar i verksamheten som företagen kan behöva vidta till följd av den föreslagna regleringen

Eleverna/förarna kan komma att under en övergångsperiod behöva stöd och information från sina utbildare när det gäller det nya förfarandet för examination.

Åkerier får ökade kostnader för de resor som förare måste göra till ett förarprovskontor och det stillestånd för ett fordon som det kan innebära. Dessutom kan vissa åkerier få ökade kostnader om förare får göra fler omprov än idag på grund av att examinationssystemet är ett nytt och okänt förfarande. För att underlätta övergången till det nya examinationssystemet finns en instruktionsfilm framtagen som visar hur provet går till. MSB har också

information om examinationen och proven på MSB:s webbplats
<https://www.msb.se/sv/Forebyggande/Transport-av-farligt-gods/Utbildning/Ny-examination-av-ADR-forare/>

Enligt uppgifter från företrädare för branschen är det realistiskt att tro att det blir ökade kostnader med 150 - 300 miljoner kr för branschen då provet skrivs på annan plats och vid ett annat tillfälle än utbildningen. Kostnaden är beräknad på 70 000 förare. Troligen är inte alla 70 000 förare med ADR-intyg verksamma inom transportnäringen, men hur många det kan röra sig om kan MSB inte bedöma. Eftersom det är 70 000 personer som under fem år får nya ADR-intyg (behörigheterna ska förnyas vart femte år), fördelas kostnaden på fem år. Med ovanstående antaganden ger det en årlig kostnad på 30 - 60 miljoner kr.

Utbildningsanordnare och ADR-lärare kommer att behöva ha dator och tillgång till internet för att kunna utöva sin verksamhet i det nya systemet, eftersom läraren ska registrera, i MSB:s webbapplikation ADRUTB, dels utbildningstillfället, dels vilka förare som har genomgått utbildning. MSB bedömer att detta kommer att ha liten påverkan, eftersom företagen troligen redan har dator och internetuppkoppling i sin verksamhet.

Utbildarna kan också behöva förändra utformningen av sina utbildningar, eftersom föraren vid provet enbart kommer att ha tillgång till dokumentation i digital form i frågorna. MSB anpassar frågornas utformning och omfattning samt svarsalternativ, så att föraren bör ha bra möjligheter att svara på frågorna enbart med digital dokumentation som hjälpmedel och inom den provtid som finns. Dessutom kommer MSB att se över möjligheterna att ta fram digitala informationsmaterial för att förtydliga specifika bestämmelser i ADR-S. Ett sådant material skulle kunna användas som ett digitalt hjälpmedel i frågorna till respektive prov och också som ett komplement i ADR-utbildningar.

Beskrivning av i vilken utsträckning regleringen kan komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen

MSB ser inte att regleringen kommer att påverka konkurrensförhållandena för branschen. Det är till stora delar samma grundbestämmelser som styr examinationen av ADR-förare i andra länder. I ADR-S finns bestämmelser om examinationen och vilka delar som provet minst ska omfatta. Reglerna är gemensamma för alla medlemsstater till ADR, vilket även inkluderar samtliga EU-medlemsstater. Hur själva examinationen ska organiseras och genomföras bestäms däremot av behörig myndighet i respektive medlemsstat. MSB har inte värderat hur andra medlemsstater har valt att organisera sin examination och hur det kan påverka konkurrensen mellan staterna. För MSB har utgångspunkten varit att som behörig myndighet säkerställa att proven genomförs på ett så rättvist och säkert sätt som möjligt i Sverige.

MSB har vidare beslutat att flytta fram starten av det nya examinationssystemet till den 1 mars 2019. En orsak till detta är att

myndigheten behöver arbeta mer med att anpassa frågorna i proven, så att de fungerar bättre med avseende på den digitala dokumentation som provskrivaren får tillgänglig i varje fråga. MSB kommer också att se över relevansen och språket i frågorna samt genomföra samråd om frågornas utformning och omfattning med branschaktörer. Detta bör vara åtgärder som motverkar konkurrensnackdelar både inom Sverige och gentemot utländska aktörer.

Beskrivning av hur regleringen i andra avseenden kan komma att påverka företagen

För alla inblandade aktörer kommer det att bli en mer rättvis och likartad genomförd examination, vilket är en av orsakerna till varför regleringen föreslås. MSB anser att det är mycket viktigt att förutsättningarna för den myndighetsutövning som examinationen av ADR-förare innebär ska vara rättvis och säker. Genom att examinationen utförs vid Trafikverket Förarprov uppnås en hög nivå på både rättvishet och säkerhet av examinationen. MSB bedömer att en utökad tillsyn, vid exempelvis provtillfället, inte är tillräcklig för att den ska motsvara samma nivå av rättvishet och säkerhet som att genomföra provet vid Trafikverket Förarprov. Förändringen kommer att påverka både förare och företag, men MSB anser att förändringen är nödvändig för en säker examination. Samtidigt arbetar MSB med att anpassa frågornas utformning och omfattning samt svarsalternativ, så att provskrivaren bör ha bra möjligheter att svara på frågorna enbart med digital dokumentation som hjälpmedel och inom den provtid som finns.

Beskrivning av om särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning

MSB anser inte att någon speciell hänsyn behöver tas till små företag i branschen.

Reglerna särskiljer inte små företag från stora, men MSB kommer att arbeta för att underlätta för små företag på andra sätt. MSB har beslutat att skjuta upp starten av det nya examinationssystemet bl.a. för att tillhandahålla en så relevant och tydlig digital information som möjligt i frågorna i proven och för att frågorna ska vara tydliga och anpassade till den provtid som är tillgänglig. Dessutom kommer MSB att se över möjligheterna att ta fram digitalt informationsmaterial för att förtydliga specifika bestämmelser i ADR-S. Ett sådant material kommer i så fall MSB att hänvisa till i frågorna i proven vid examinationstillfället, men materialet skulle också kunna användas som utbildningsmaterial. Sammantaget är detta insatser som bör underlätta för små företag i såväl övergången till nytt examinationssystem, som användningen av det nya systemet.

D. Kontaktpersoner

Ange vem som kan kontaktas vid eventuella frågor

Jan Nilsson

Enheten för säker hantering av farliga ämnen

010-240 52 11

jan.nilsson@msb.se