



Datum	Dossié/Diariennr
090202	2009-2118
Ert datum	Er referens

Verksamhetsstöd  
Rättsenheten  
Torkel Schlegel  
010-2405069  
torkel.schlegel@msbmyndigheten.se

Enligt sändlista

## Konsekvensutredning angående upphävande av Sprängämnesinspektionens föreskrifter (SÄIFS 2001:2) om brandfarliga gaser och vätskor i husvagnar, husbilar, manskapsvagnar m.m.

### Bakgrund

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) avser att upphäva Sprängämnesinspektionens föreskrifter (SÄIFS 2001:2) om brandfarliga gaser och vätskor i husvagnar, husbilar, manskapsvagnar m.m. den 29 april 2009. Datumet är bestämt i samråd med Näringsdepartementet eftersom fordonsförordningen måste ändras samtidigt som föreskriften upphävs. Här ges en bakgrund till förslaget och en kortfattad konsekvensutredning av detsamma.

### Problembeskrivning

Sprängämnesinspektionens föreskrifter, SÄIFS 2001:2, har varit föremål för klagomål till Europeiska gemenskapernas kommission bl.a. då de svenska reglerna ställt krav på tredjepartskontroll av fordon lagligen utsläppta på andra medlemsländers marknader. Den svenska regeringen har därför förklarat för kommissionen att reglerna kommer att upphävas till de delar de omfattar tredjepartskontroll av husbilar som omfattas av direktiven 70/156/EG, 2001/56/EG och 2004/78/EG. De delar av föreskrifterna som inte omfattas av dessa direktiv kommer att anpassas till EG-rätten. (Skrivelse från Försvarsdepartementet FÖ2004/2470/CIV)

Dessutom innebär Sprängämnesinspektionens föreskrifter (SÄIFS 2001:2) en dubbelreglering avseende värmeanläggningar i fordon och släpvagnar i förhållande till Vägverkets föreskrifter (VVFS 2005:9) om ändring i föreskrifterna (VVFS 2003:22) om bilar och släpvagnar som dras av bilar. Vägverkets föreskrifter genomför EG direktivet 2004/78/EG om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/56/EG om värmesystem för motorfordon och släpvagnar till dessa fordon. Denna dubbelreglering behöver åtgärdas.

Med hänsyn till att området till stor del numera regleras genom Vägverkets författningssamling, anser såväl MSB som VV att Sprängämnesinspektionens föreskrifter, SÄIFS 2001:2, ska upphävas.

Om vissa åtgärder inte genomförs riskerar Sverige att stämmas för fördragsbrott av kommissionen.

### **Alternativa lösningar**

Två alternativa lösningar till förslaget att upphäva föreskrifterna finns. Det första alternativet är att genomföra en genomgripande förändring av SÄIFS 2001:2 i enlighet med behoven beskrivna ovan. En sådan reglering skulle dock innebära att de flesta fordon och släpvagnar som omfattas av bestämmelserna dessutom skulle omfattas av Vägverkets föreskrifter. I praktiken skulle detta innebära att den gasoldrivna värmeanläggningen skulle omfattas av Vägverkets föreskrifter och spis och kylskåp i samma fordon skulle omfattas av de reviderade SÄIFS. MSB och VV har bedömt att denna lösning blir för komplicerad för företag och privatpersoner att tillämpa och att den leder till onödiga administrativa kostnader för dem.

Den andra lösningen är att Vägverket (numera Transportstyrelsen) reglerar hela, eller större delen av, det område som ryms inom Sprängämnesinspektionens föreskrifter. Vägverket har också tidigare, senast våren 2007, i samråd med Räddningsverket samtyckt till en sådan lösning. Denna har dock inte genomförts.

### **Vilka berörs av regleringen**

Regleringen berör arligen ett par tusen privatpersoner som köper eller importerar husvagnar eller husbilar. Särskilt berörda är de privatpersoner som importerar fordon själva.

Regleringen berör också ett antal tillverkare och importörer av husbilar, husvagnar och manskapsvagnar.

Ett kontrollorgan berörs direkt av föreskrifterna, AVL-MTC Motortestcenter AB. Detta kontrollorgan samarbetar även med Motormännen testcenter för viss provning varför dessa också berörs.

Dessutom berörs Svensk Bilprovning AB eftersom bilprovningen kontrollerar att fordonet genomgått föreskriven kontroll.

### **Ekonomiska konsekvenser av regleringen**

#### *Privatpersoner*

För de privatpersoner som köper ett fordon som är typgodkänt i Sverige innebär föreskrifternas krav på typprovning idag en relativt liten kostnad då den slås ut på en serie tillverkade fordon. Denna kostnad kommer dock att försvinna i och med föreskriftens upphävande.

Privatpersoner som själva importerar ett fordon har idag en kostnad för kontroll av fordonet på ca 7 500 kr. Dessutom tillkommer resekostnader och den tid det tar att uppsöka en provplats och genomföra denna kontroll. Denna kostnad försvinner när föreskrifterna upphävs.

Datum  
090202

Dossie/Diariennr  
2009-2118

Idag kan dessutom såväl privatpersoner som företag få kostnader för att bygga om och anpassa ett fordon om det vid kontroll i Sverige inte uppfyller föreskrifternas krav på utförande. Observera dock att även övriga EU-länder ställer krav på att fordonen ska uppfylla samma standard som i Sverige varför dessa fordon egentligen bör ha varit felaktiga när de släpptes ut på marknaden i respektive medlemsland.

#### *Företag*

För de företag som tillverkar och importerar husvagnar och husbilar samt övriga berörda fordon kommer reglernas upphävande att innebära kostnadsmässiga besparingar.

För de företag som importerar fordon från övriga Europa kan ett förbättrat konkurrensläge uppkomma i jämförelse med företag som tillverkar fordon i Sverige. Detta eftersom fordon som lagligen släppts ut på marknaden inom EU nu fritt kommer att kunna försäljas vidare i Sverige.

Ett företag, samt dettas samarbetsorgan, berörs negativt genom att de svenska kraven på kontroll bortfaller. Dessa företag som idag utför kontrollen kommer att gå miste om intäkter för provningen av ca 2 000 – 3 000 fordon årligen motsvarande uppemot 15 - 22 miljoner kronor.

#### **Säkerhetsmässiga konsekvenser**

Det finns inga kända fall av dödsolyckor i de fordon som sedan 1994 släppts ut på marknaden och kontrollerats enligt Sprängämnesinspektionens föreskrifter. Däremot har det inträffat ett antal dödsolyckor med bränder i äldre husvagnar/husbilar. I dessa äldre husvagnar/husbilar har också inträffat olyckor med kolmonoxidförgiftning till följd av felaktigt fungerande förbränningsapparater. Totalt inträffar 0,5 – 2 dödsolyckor årligen i äldre husvagnar och husbilar.

Enligt uppgifter från AVL-MTC Motortestcenter AB så finner man fel i ca 85% av de testade fordonen, i genomsnitt 3 fel per fordon. De flesta felen beror på att kylskåp, spis och värmare inte installerats och monterats enligt anvisningarna från utrustningens tillverkare som krävs enligt gasapparatdirektivet (90/396/EG). AVL-MTC Motortestcenter AB bedömer att många fel skulle innebära en allvarlig säkerhetsrisk om de inte hittats och åtgärdats.

Följden av förslaget att upphäva SÄIFS 2001:2 är att vissa fordonstyper, t.ex. korvvagnar, arbetsfordon för asfältläggning och manskapsvagnar, inte längre kommer att omfattas av regler för installation eller kontroll. Spisar och viss annan utrustning som använder brandfarlig vätska kommer inte heller att omfattas. Vidare bortfaller all återkommande kontroll enligt SÄIFS 2001:2.

Många av de installationer som berörts av kontrollen enligt SÄIFS 2001:2 omfattas dock av VVFS. Dessa installationer, d.v.s. gasdriven värmare installation, installation av gasflaska och ledning till värmaren samt bedömningen av

Datum  
090202

Dossier/Diariernr  
2009-2118

ventilationen kommer att bedömas enligt VVFS varför säkerhetsaspekterna i viss utsträckning får anses uppfyllda.

I någon mån kan den uteblivna kontrollen också uppvägas genom ökad information till dem som själva importerar fordon om att fordonens kylanläggning och spis behöver kontrolleras av den enskilde själv. Dessutom kommer det fortfarande att vara möjligt för den enskilde att frivilligt ta kontakt med fackman för att kontrollera sitt fordon.

Sammantaget är det troligt att det uteblivna kravet på återkommande kontroll, installationskontroll av gasoltdrivna kylskåp och spisar i fordon samt övriga borttagna krav på vissa fordonstyper kommer att leda till en viss ökning av antalet olyckor inklusive dödsolyckor.

#### **Reglernas överensstämmelse med EG-rätten**

Dagens regler överensstämmer till viss del inte med de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen. Att upphäva reglerna innebär inte någon konflikt med EG-rätten. Däremot riskerar Sverige att stämmas för fördragsbrott av kommissionen om vissa åtgärder inte vidtas.

#### **Behov av särskilda hänsyn avseende ikraftträdandet**

De bakomliggande skälen till att SÄIFS 2001:2 behöver upphävas har redovisats ovan. Det är endast AVL-MTC Motortestcenter AB och Motormännen som ekonomiskt berörs negativt av att reglerna upphävs. Frågan om en förändring av nuvarande regler har dessutom varit aktuell åtminstone sedan regeringens svar till kommissionen i december 2004. Mot denna bakgrund bedömer inte MSB att det finns anledning att ytterligare förlänga giltigheten av nuvarande bestämmelser.

Beslutande i detta ärende har varit enhetschefen Patrik Håkansson och myndighetsjuristen Torkel Schlegel har varit föredragande.

Avdelningen för risk- och sårbarhetsreducerande arbete  
Enheten för brandskydd och brandfarlig vara

Patrik Håkansson

Torkel Schlegel