MSB

MSB ref: 2021-11100-1

Drivkraft Sveriges ref: RE2022022

Remiss rörande Vägledning skydd mot olyckor i energihamnar och depåer

Drivkraft Sverige, branschorganisationen för drivmedelsbolagen har fått ovanstående förslag på remiss. Drivkraft Sverige har följande att anföra.

Sammanfattning

Drivkraft Sverige välkomnar denna vägledning och tycker att den i stort är väldigt bra, vi ser dock att man behöver ytterligare förtydliga syfte och målgrupp. När man läser vägledning så kan det i vissa avsnitt upplevas att rekommendationer, riktlinjer och metodval formulerats som krav, en vägledning ska vara vägledande.

En generell kommentar till publikationen är att språk, ordval och begrepp behöver ses över i sin helhet för att säkerställa en god formell nivå, detta gäller även för definitioner.

Drivkraft Sveriges synpunkter redogörs mer i detalj nedan. Synpunkterna ska ses som ett komplement till bifogad kommenterad version av vägledning (word).

Torsgatan 30 - SE-113 21 Stockholm
+46 8 667 09 25 | info@drivkraftsverige.se

Syfte och målgrupp

Publikationen tydliggör återkommande den enskildes skyldigheter, på ett sätt som ger läsaren uppfattningen att de aktuella myndigheterna involverade i arbetet med framtagande av publikationen, missat att aktuell lagstiftning inom publikationens avgränsning även innehåller skyldigheter för omnämnda myndigheter.

Exempelvis kan detta förtydligas ytterligare med avseende på Seveso. Huvudsyftet behöver vara bredare än enbart räddningsinsatser då de aktuella lagstiftningarna till stor del handlar om förebyggande åtgärder för att förhindra olyckor.

Definitioner

Det uppstår viss rörighet gällande definitioner, dels ställer vi oss frågande vad brännbara vätskor tillför då det redan finns en definition för brännbara produkter.

Drivkraft Sverige efterfrågar även källa till termisk tändpunkt för FAME och RME till 200 grader. Detta då det finns uppgifter mellan 200-300 grader. Det bör även påpekas att termisk tändpunkt inte är någon ingen exakt vetenskap och ett ganska dåligt mått. Inom Reach, vilket omfattar fler bolag i EU anges intervallet exempelvis till mellan 256-266 grader vilket kan beaktas som något snävt.

Vi ser gärna att man tar bort definitionen för SPBI, Här föreslår vi att man ersätter den och skriver definitionen för Drivkraft Sverige i stället, nedan återges ett förslag

- Drivkraft Sverige: Är en branschorganisation för bränslen, bitumen och drivmedelsbolagen, tidigare SPBI

Under riskavsnittet beskrivs de olika dimensionerande scenarier utifrån följande kategorier: *Utsläpp, produktsläpp, utflöde, produktutsläpp*, är detta nödvändigt? Drivkraft Sverige föreslår att endast tillämpa ett begrepp exempelvis utsläpp. För de dimensionerade scenariona så kan det i stället vara mer behjälpligt att ta med produkttyp.

Definitionerna i bilagan bör även synskas så de överensstämmer med vägledningens.

En vägledning ska vara vägledande

Genomgående i dokumentet så blandas det rörande vad som är krav, standard, rekommendation, riktlinje, praxis och råd. Vilket kan skapa oreda i vad som gäller om detta blandas i texten, detta rör även olika exempel på metodval.

Ett exempel på detta är hur ISGOTT beskrivs i vägledningen, detta är en rekommendation som ska ses som praxis alltså vedertaget förfaringssätt men inget krav.

Riskhantering

Vägledning bör ge en mer generell beskrivningen av hur risker bör analyseras. Exempelvis så kan man ej kräva att en bedömning av osäkerheten i analysen ska genomföras per risk, dock ska man ju övergripande redogöra i riskrapporten eventuella osäkerheter.

Med avseende på metodval och riskhanteringssystem bör således avsnittet rörande osäkerhet få en mer generell prägel.

Det hade varit intressant att om MSB gav exempel på hur riskkriterier tillämpas i praktiken.

Figur 3 rörande metod kan upplevas som alltför detaljerad och vänder sig främst mot de som kan nyttja Drivkraft Sveriges beräkningsprogram. Frågan är således om detta är ett relevant exempel i och med begränsning av nyttjandet av Drivkraft Sveriges beräkningsprogram.

Det saknas en tydlig relation mellan riskbedömningen och de dimensionerade scenarierna. De dimensionerande scenarierna är väldigt detaljerade mot en annars mer övergripande riskbedömning. Viktigt att tillägga till detta är att det är den enskilde som i sin riskutredning ska påvisa en säker hantering, dvs. att det är den enskilde som ska identifiera risker enligt den modell som är beskriven i publikationen. Det är inte myndigheten som ska meddela den enskilde vilka riskscenarier som ska vara dimensionerade i utredningen. Myndighetens uppgift är att värdera om riskutredningen uppfyller föreskrivna krav.

Sett till exemplen rörande dimensionerande scenarion så blandas utsläpp/brand gentemot skydd/bekämpning. Drivkraft Sverige ser gärna att man formulerar detta mer stringent och fokuserar på händelserna utsläpp och brand. Man bör även i detta arbete lyfta fram vilken produkt som hanteras.

Stockholm 2 september 2022

David Sällh

Verkställande utskottschef - Trygghet