



Datum  
2012-05-25

Diariernr  
2012-471 (ADR-S)  
2012-472 (RID-S)

Ert datum

Er referens

Avdelningen för risk- och sårbarhetsreducerande arbete  
Enheten för farliga ämnen  
Camilla Oscarsson  
+46 10 240 5430  
Camilla.Oscarsson@msb.se

## Konsekvensutredning avseende förslag till Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter på väg och i terräng (ADR-S) och transport av farligt gods på järnväg (RID-S)

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) presenterar nedan konsekvensutredningarna avseende förslagen till föreskrifter om transport av farligt gods på väg och i terräng respektive på järnväg. Då den största delen av texterna är gemensam för de båda föreskrifterna, ingår båda utredningarna i detta dokument. I vänstra kolumnen anges konsekvenser för transport av farligt gods på väg och terräng, i den högra kolumnen anges konsekvenser för farligt gods på järnväg. Där texten anges över hela sidan är konsekvenserna aktuella för båda transportslagen.

**MSB** Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

**Postadress**  
651 81 Karlstad

**Besöksadress:**  
Stockholm: Kungsgatan 53  
Karlstad: Norra Klaragatan 18  
Sandö: Sandövägen 7  
Revinge: Revingeby

Telefon: 0771-240 240  
Fax: 010-240 56 00  
  
registrator@msb.se  
www.msb.se

Org nr.  
202100-5984

## Konsekvensutredning avseende förslag till Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S)

### 1 Bakgrund

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 detta ligger bland annat ett bemyndigande att utfärda föreskrifter. 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 utarbetas av arbetsgrupp WP.15 inom Förenta Nationerna (FN). I det internationella regelverksarbetet inom FN representeras Sverige bland annat av MSB. Inför mötena inom FN samråder MSB kontinuerligt med berörda branschorganisationer och myndigheter genom samrådsmöten och andra mötesgrupperingar, för att kunna lämna Sveriges ståndpunkt på de olika förslagen innan beslut fattas.

Vid de regelbundet återkommande mötena inom WP.15 företräds även näringslivet av internationella branschorganisationer såsom IRU (International Road Transport Union),

## Konsekvensutredning avseende förslag till Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter om transport av farligt gods på järnväg (RID-S)

### 1 Bakgrund

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 detta ligger bland annat ett bemyndigande att utfärda föreskrifter. Dessa föreskrifter benämns RID-S för transport av farligt gods på järnväg och är baserade på bilaga 1 (RID) till bihang C till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF).

Sverige är fördragspart 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 utarbetas av RID:s expertgrupp inom OTIF (Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires). I det internationella regelverksarbetet inom OTIF representeras Sverige bland annat av MSB. Inför mötena inom OTIF samråder MSB kontinuerligt med berörda branschorganisationer och myndigheter genom samrådsmöten och andra mötesgrupperingar, för att kunna lämna Sveriges ståndpunkt på de olika förslagen innan beslut fattas.

Vid de regelbundet återkommande mötena inom OTIF företräds även näringslivet av internationella branschorganisationer såsom

FIATA (International Federation of Freight Forwarders Associations) och CEFIC (European Chemical Industry Council).

FN utvecklar och reviderar fortlöpande bestämmelserna i ADR och vartannat år fattar FN beslut om ändringar. Detta medför i sin tur att det vartannat år finns ett krav på att revidera de svenska föreskrifterna. Nu föreliggande förslag till föreskrifter motiveras 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.

## 2 MSB:s förslag till föreskrifter

MSB:s förslag till föreskrifter om transport av farligt gods på väg och i terräng består dels av inledande föreskrifter, dels bilagorna A, B och S.

De inledande föreskrifterna omfattar övergripande bestämmelser, såsom tillämpningsområde, definitioner och övergångsbestämmelser.

Bilagorna A och B till ADR-S innehåller 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. På dessa bilagor kan endast språkliga synpunkter beaktas vid remissvar då de är baserade på internationellt antagna texter vilka MSB redan har efterfrågat synpunkter på i samband med samrådsmöten.

Bilaga S innehåller samtliga för Sverige nationellt gällande avvikelser. Dessa avvikelser modifierar eller kompletterar bilagorna A och B. Således utgör bilagorna A och B tillsammans med bilaga S, bestämmelser för inrikes transport av farligt gods på väg och i terräng.

UIC (International Union of Railways), UIP (International Union of Private Wagons), FIATA (International Federation of Freight Forwarders Associations) och CEFIC (European Chemical Industry Council).

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. Nu föreliggande förslag 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.

## 2 MSB:s förslag till föreskrifter

MSB:s förslag till föreskrifter om transport av farligt gods på järnväg består dels av inledande föreskrifter, dels bilagorna 1 och S.

De inledande föreskrifterna omfattar övergripande bestämmelser, såsom tillämpningsområde, definitioner och övergångsbestämmelser.

Bilaga 1 innehåller en översättning motsvarande bilaga I (RID) till bilhang C till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF). Bilaga 1 gäller för internationella och inrikes transporter av farligt gods på järnväg. På denna bilaga kan endast språkliga synpunkter beaktas vid remissvar då de är baserade på internationellt antagna texter vilka MSB redan har efterfrågat synpunkter på i samband med samrådsmöten.

Bilaga S innehåller samtliga för Sverige nationellt gällande avvikelser. Dessa avvikelser modifierar eller kompletterar bilaga 1. Således utgör bilaga 1 tillsammans med bilaga S, bestämmelser för inrikes transport av farligt

## 2.1 Ikraftträdande

MSB:s förslag till föreskrifter föreslås träda i kraft den 1 januari 2013, vilket överensstämmer med ikraftträdandet för de internationella utgåvorna.

## 2.2 Förslag till inledande föreskrifter (ADR-S)

De inledande föreskrifterna innehåller övergripande bestämmelser såsom tillämpningsområde, definitioner och övergångsbestämmelser.

I de inledande föreskrifterna har endast mindre ändringar införts.

## 2.3 Övergångsbestämmelser

Övergångsbestämmelserna i de inledande föreskrifterna har ändrats i enlighet med vad FN har fastställt. Föreskrifterna föreslås träda i kraft den 1 januari 2013. De nu gällande föreskrifterna i MSBFS 2011:1 (ADR-S) får tillämpas under en övergångsperiod till och med den 30 juni 2013, om inget annat anges i bestämmelserna i ADR-S.

## 2.4 Bilagorna A och B – för inrikes transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S) och internationell transport av farligt gods på väg (ADR)

Bilagorna A och B till föreslagna föreskrifter innehåller en översättning motsvarande bilagorna A och B till den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR). Därför kan endast språkliga synpunkter beaktas (se ytterligare information under punkt 2.).

Vissa avsnitt i bilagorna A och B saknar MSB bemyndigande att sätta i kraft eftersom de vänder sig till andra myndigheter eller regleras genom andra bestämmelser. Sådana avsnitt är

gods på järnväg.

## 2.1 Ikraftträdande

MSB:s förslag till föreskrifter föreslås träda i kraft den 1 januari 2013, vilket överensstämmer med ikraftträdandet för de internationella utgåvorna.

## 2.2 Förslag till inledande föreskrifter (RID-S)

De inledande föreskrifterna innehåller övergripande bestämmelser såsom tillämpningsområde, definitioner och övergångsbestämmelser.

I de inledande föreskrifterna har endast mindre ändringar införts.

## 2.3 Övergångsbestämmelser

Övergångsbestämmelserna i de inledande föreskrifterna har ändrats i enlighet med vad OTIF har fastställt. Föreskrifterna föreslås träda i kraft den 1 januari 2013. De nu gällande föreskrifterna i MSBFS 2011:2 (RID-S) får tillämpas under en övergångsperiod till och med den 30 juni 2013, om inget annat anges i bestämmelserna i RID-S.

## 2.4 Bilaga 1 – för inrikes transport av farligt gods på järnväg (RID-S) och internationell transport av farligt gods på järnväg (RID)

Bilaga 1 innehåller en översättning motsvarande bilaga I (RID) till bilagor C till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF). Därför kan endast språkliga synpunkter beaktas (se ytterligare information under punkt 2.).

Vissa avsnitt i bilaga 1 saknar MSB bemyndigande att sätta i kraft eftersom de vänder sig till andra myndigheter eller regleras

gråmarkerade och gäller inte som föreskrifter.

Nedan redovisas kortfattat ett urval av de ändringar av bilagorna A och B som bedöms vara av störst betydelse.

genom andra bestämmelser. Sådana avsnitt är gråmarkerade och gäller inte som föreskrifter.

Nedan redovisas kortfattat ett urval av de ändringar av bilaga 1 som bedöms vara av störst betydelse.

## **Del 1 Allmänna bestämmelser**

Del 1 innehåller allmänna och grundläggande bestämmelser om transport av farligt gods. Här återfinns bland annat definitioner, övergångsbestämmelser samt bestämmelser om ansvar och transportskydd.

### Kapitel 1.1 – Giltighetsområde och tillämplighet

Ett nytt delavsnitt 1.1.5 för tillämpning av standarder införs. Här anges att i de fall en standard är obligatorisk att följa och bestämmelserna i standarden strider mot ADR/RID, så har bestämmelserna i ADR/RID alltid företräde.

Vid transport enligt undantaget i 1.1.3.6 ("värdeberäknad mängd") anges nu att kapitel 1.10 om transportskydd måste följas vid transport av undantagna kollin (UN 2910 och UN 2911) som har en aktivitetsnivå överstigande A<sub>2</sub>-värdet. Både i 1.1.3.6.2 och i 1.10.4 har ett antal nya UN-nummer för explosiva ämnen och föremål lagts till, vilket innebär att dessa explosiva ämnen och föremål omfattas av bestämmelserna i kapitel 1.10 om transportskydd även som värdeberäknad mängd.

I tabellen i 1.1.3.6.2 ("värdeberäknad mängd") införs mindre ändringar till största delen mot bakgrund av att nya bestämmelser för kemikalier under tryck införs (se även ändringar under 1.1.3.6.3, 2.2.2.1.2, 2.2.2.1.3, 2.2.2.1.7, 2.2.3.3, 3.2, P206, 4.1.6.5, 4.2.2, 4.2.2.1, 4.2.2.2, 4.2.2.7.1, 4.2.5.2.6, 4.2.5.3, 6.2.1.1.5, 6.2.1.6.1, 6.7.3.1 och 6.7.3.5.4).

I 1.1.3.9 införs att farligt gods som enbart används för kylning eller konditionering i fordon/vagnar och containrar endast omfattas av 5.5.3 (se även ändringar under 2.2.9.1.1.4, P650, P904 och 5.5.3).

Det sker mindre ändringar avseende bestämmelserna i 1.1.4.3 som gäller för användning av typgodkända IMO-tankar för sjötransport.

### Kapitel 1.2 – Definitioner och mättenheter

I listan över definitioner i 1.2.1 införs nya definitioner för bland annat "bärgningstryckkärl", "Gasol (LPG)" och "Nettovikt explosiva ämnen".

Definitionen på avsändare i kap.1.2 har reviderats för att bättre återge innehållet i ADR och RID. Nu klargörs att avsändare är företag som avlämnar farligt gods för egen räkning eller för tredje part. Vidare revideras ett begränsat antal befintliga definitioner, däribland "tryckkärl" och "bärgningsförpackning".

Definitionen för "batterifordon" ändras något.

### Kapitel 1.3 – Utbildning av personer delaktiga vid transport av farligt gods

I 1.3.2.2.2 (b) ändras andra strecksatsen något för påbyggnadsutbildning för vagnmästare. Hänvisningen till UIC-normblad 471-3 är borttagen.

#### Kapitel 1.4 – Skyldigheter hos delaktiga

1.4.2.1.1 (b) modifieras med innebörden att när avsändaren överlämnar nödvändiga uppgifter och information till transportören så ska dessa vara i spårbar form. Med spårbart avses att uppgifterna och informationen ska kunna verifieras, det vill säga att dessa ska kunna bestyrkas på något sätt.

1.4.3.3 (f) ändras något och det förtydligas att en fyllare ska säkerställa att förslutningar är stängda och att inget läckage förekommer (se även ändringar under 4.3.2.3.3).

Även 1.4.3.3 (h) modifieras något och anger nu att även fyllaren ska se till att märket för miljöfarliga ämnen och ämnen som transporteras vid förhöjd temperatur placeras på tankar, fordon och stor- och småcontainrar.

Även 1.4.3.3 (h) modifieras något och anger nu att även fyllaren ska se till att märket för miljöfarliga ämnen och ämnen som transporteras vid förhöjd temperatur samt rangeringsetiketter placeras på tankar, vagnar, stor- och småcontainrar.

#### Kapitel 1.6 – Övergångsbestämmelser

I 1.6.1.1 införs den sedvanliga övergångsperioden om sex månader för tillämpningen av bilagorna A och B. Därmed är det tillåtet att tillämpa de bestämmelser som gäller till den 31 december 2012, det vill säga i nuvarande bestämmelser i MSBFS 2011:1 (ADR 2011), fram till och med den 30 juni 2013, såvida inget annat föreskrivs.

I 1.6.1.1 införs den sedvanliga övergångsperioden om sex månader för tillämpningen av bilaga 1. Därmed är det tillåtet att tillämpa de bestämmelser som gäller till den 31 december 2012, det vill säga i nuvarande bestämmelser i MSBFS 2011:2 (RID 2011), fram till och med den 30 juni 2013, såvida inget annat föreskrivs.

Övergångsbestämmelsen i 1.6.2.7 upphör att gälla. Det är därmed inte längre möjligt att tillämpa de till och med den 31 december 2008 gällande bestämmelserna i 6.2.1.4.1 – 6.2.1.4.4 om godkännande av tryckkärl istället för bestämmelserna i 1.8.6, 1.8.7, 6.2.2.10 och 6.2.3.6–6.2.3.8.

Även övergångsbestämmelsen i 1.6.2.8 avseende bestämmelserna om certifikat om godkännande som anges i 1.8.7.2.4 upphör att gälla. Detta innebär att certifikat om godkännande som utfärdades före 1 juli 2011 ska överensstämma med bestämmelserna i 1.8.7.2.4 senast den 1 januari 2013.

En ändring sker i 1.6.2.11 som anger att en engångsbehållare för gas tillverkad och förberedd för transport före den 1 januari 2013 inte behöver följa bestämmelserna i 1.8.6, 1.8.7 eller 1.8.8 för bedömning av överensstämmelse, förutsatt att alla andra bestämmelser i ADR/RID följs.

Övergångsbestämmelserna för 1.6.2.7, 1.6.2.8, 1.6.3.15, 1.6.3.25, 1.6.3.35, 1.6.3.37, 1.6.4.17, 1.6.4.34 och 1.6.4.35 löper ut och tas därför bort.

Nya övergångsbestämmelser för UN 2381 införs i 1.6.3.42 och 1.6.4.45. Dessa bestämmelser anger att tankkoden "LGBF" som gäller till den 31 december 2012 för tankar/vagnar och tankcontainrar som konstruerats före den 1 juli 2013, får användas till och med 2018. Den nya gällande tankkoden blir "L4BH".

Nya övergångsbestämmelser i 1.6.3.43 införs för tankar och tankfordon/tankvagnar som tillverkats före den 1 januari enligt gällande bestämmelser tillämpliga till den 31 december 2012. Tankarna kan fortsätta att användas trots att de inte uppfyller bestämmelserna i standarderna EN 14432:2006 och 14433:2006 som anges i 6.8.2.6 (se även ändringar i 1.6.4.46).

Nya övergångsbestämmelser införs för tankcontainrar som tillverkats före den 1 januari enligt gällande bestämmelser tillämpliga till den 31 december 2012. Tankcontainrarna kan fortsätta att användas trots att de inte uppfyller bestämmelserna i standarderna EN 14432:2006 och 14433:2006 som anges i 6.8.2.6 (se även ändringar i 1.6.3.43).

I 1.6.5.4 införs den brukliga övergångsperioden för konstruktion och tillverkning av fordon enligt del 9. Således är det tillåtet att till och med den 31 mars 2014 tillverka fordon enligt bestämmelserna som var i kraft den 31 december 2012.

### Kapitel 1.8 – Åtgärder för kontroll och annat stöd för att uppfylla säkerhetsbestämmelserna

I 1.8.5.1 anges att den rapport som ska upprättas efter en olycka eller incident ska skickas till MSB senast en månad efter olyckan/incidenten.

Ett nytt delavsnitt 1.8.7.2.5 införs om typgodkännanden av modifierade transportabla tryckbärande anordningar och tankar för gas. Ett certifikat som godkänner en modifiering av tryckkärlet/tanken ska utföras och för tankar ska en kopia av detta certifikat behållas som en del av tankdokumentationen (se även ändringar under 6.8.2.3.4).

Bestämmelserna i 1.8.6, 1.8.7 eller 1.8.8 för bedömning av överensstämmelse av engångsbehållare för gas måste nu användas då övergångsbestämmelsen i 1.6.2.11 upphör att gälla. Däremot får engångsbehållare för gas som tillverkas och förbereds för transport före den 1 januari 2013 även transporteras efter detta datum, förutsatt att övriga tillämpliga bestämmelser i ADR/RID är uppfyllda.

### Kapitel 1.9 – Transportrestriktioner genom behörig myndighet



Genom ändringar i 1.9.5.2.2 och 1.9.5.3.6 införs restriktioner för transport genom tunnlar för transport av farligt gods i begränsade mängder när bruttovikten överstiger 8 ton på en transportenhet med totalvikt över 12 ton, och transportenheten därmed även är märkningspliktig. Farligt gods i begränsade mängder över 8 ton placeras i tunnelkategori E (se även ändringar under 8.6.3.3 och 8.6.4).

### Kapitel 1.10 – Bestämmelser om transportskydd

I kapitlet om transportskydd sker ändringar i bland annat delavsnitt 1.10.3.1 gällande definitionen om vad som avses med farligt gods med hög riskpotential. Det införs nu även att storskaliga samhällsekonomiska störningar ska beaktas, särskilt avseende klass 7.

Tabellen som angav farligt gods som betraktas som hög riskpotential flyttas från delavsnitt 1.10.5 till 1.10.3.1.2 och revideras genom att ämnen i klass 7 (radioaktiva ämnen) flyttas. För radioaktiva ämnen införs ett nytt delavsnitt, 1.10.3.1.3, som anger att ämnen vars aktivitet är lika med eller större än ett *gränsvärde för transportskydd* på 3000 A<sub>2</sub> per kolli ska betraktas som radioaktiva ämnen med hög riskpotential, förutom de radionuklider vars gränsvärde för transportskydd anges i den nya tabellen 1.10.3.1.3. Dessutom införs en formel i 1.10.3.1.4 för att beräkna om gränsvärdet för transportskydd har nåtts eller överskridits för blandningar av radionuklider. Slutligen förtydligas i 1.10.3.1.5 att när radioaktiva ämnen har sekundärfaror tillhörande andra klasser så ska även dessa faror beaktas enligt tabellen i 1.10.3.1.2. Vidare modifieras delavsnitt 1.10.4 med avseende på UN 2910 och 2911 i de fall aktivitetsnivån överskrider A<sub>2</sub>-värdet. Dessutom undantas UN 2912 och 2913 från bestämmelserna i kapitel 1.10.

## **Del 2 Klassificering**

Del 2 innehåller bestämmelser om klassificering av ämnen och föremål.

### Kapitel 2.1 – Allmänna bestämmelser

I 2.1.3.5.5 införs regler om att avfall som endast har miljöfarliga egenskaper får klassificeras enligt ett förenklat förfarande som UN 3077 eller 3082 i förpackningsgrupp III.

I 2.1.3.8 förtydligas att radioaktiva ämnen (klass 7) inte ska klassificeras som miljöfarliga ämnen som sekundärfara enligt kriterierna i 2.2.9.1.10.

### Kapitel 2.2 – Särskilda bestämmelser för de enskilda klasserna

I 2.2.1.1.5 och 2.2.1.1.6 stryks ordet "detonerande" för riskgrupp 1.6 och samhanteringsgrupp N.

Nya bestämmelser om uteslutande av föremål från klass 1 (explosiva ämnen och föremål) införs i 2.2.1.1.8. Det anges att ett föremål kan uteslutas från klass 1 genom tillstånd av behörig myndighet och efter tester som visar att ett antal testkriterier uppfylls. Tillståndet behöver inte vara utfärdat av en stat som ingår ADR/RID, utan kan även vara utfärdat av behörig myndighet enligt procedurerna i ICAO-TI eller IMDG-koden. Testet ska genomföras med tre oförpackade föremål och för samtliga föremål gäller bland annat att temperaturen på externa ytor på föremålet inte får överstiga 65 °C, det yttre höljet får inte brytas sönder eller sönderdelas, inget föremål får flytta sig längre än 1 m i någon riktning och ingen ljudtopp får vara över 135 dB(C) vid ett avstånd på 1 m. Redan i nuvarande regelverk finns en möjlighet att utesluta föremål från klass 1, men kraven är inte tillräckligt specifika och kan ge upphov till varierande bedömningar i olika länder. De nya kriterierna kommer sannolikt att innebära en mer enhetlig bedömning mellan olika behöriga myndigheter av när föremål kan uteslutas från klass 1.

Delavsnitt 2.2.1.1.8, som innehåller en ordlista på benämningar för explosiva ämnen och föremål, flyttas till ett nytt delavsnitt, 2.2.1.4. Detta medför konsekvensändringar i 2.2.1.1.3.

En ny definition införs i 2.2.1.4 för patroner för verktyg, lös ammunition (tillhör UN 0014) (se även ändringar under särbestämelse 364, kapitel 3.4 och avsnitt 7.5.2.4). I samma ordlista modifieras även definitionen för UN 0486, Föremål, explosiva, extremt okänsliga (föremål, EEI).

I delavsnitt 2.2.2.1.5 har två standarder ersatts av två andra. Standarden för brandfarlighet, ISO 10156:1996, utgår och nu hänvisas istället till ISO 10156:2010 och detsamma gäller för oxiderande gaser.

Anmärkningen i delavsnitt 2.2.2.1.6 modifieras avseende vilka gaser som ska betraktas som pyrofora gaser.

Ett helt nytt delavsnitt 2.2.2.1.7 införs för kemikalier under tryck. Dessa kemikalier är ofta lim- eller färgprodukter i ett tryckkärl där en drivgas används för att applicera färgen eller limmet. Drivgaserna som används bidrar till ett ångtryck som gör att produkten uppfyller definitionen för gas enligt 2.2.2.1.1. Själva definitionen för kemikalier under tryck anges i 2.2.2.1.2, och i 2.2.2.1.7 preciseras kriterierna för att klassificera dessa (se även ändringar under 1.1.3.6.3, 2.2.2.1.2, 2.2.2.1.3, 2.2.3.3, 3.2, P206, 4.1.6.5, 4.2.2, 4.2.2.1, 4.2.2.2, 4.2.2.7.1, 4.2.5.2.6, 4.2.5.3, 6.2.1.1.5, 6.2.1.6.1, 6.7.3.1 och 6.7.3.5.4).

I anmärkning 2 i 2.2.3.1.1 förtydligas att även dieselbränsle, dieselolja, gasolja eller eldningsolja (lätt) som är syntetiskt framställda ska klassificeras som UN 1202. Det framgår nu klart att alla dessa produkter är farligt gods oberoende av framställningsmetod.

I förteckningen i 2.2.52.4 över organiska peroxider, ändras koncentrationsgränserna för två peroxider. Dessutom införs tre nya organiska peroxider i listan.

I 2.2.62.1.5.7 införs bestämmelser för medicinska utrustningar eller apparater som kan vara förorenade med eller som kan innehålla viss typ av smittförande ämnen och som transporteras för desinfektion, rengöring, sterilisering, reparation eller för utvärdering av utrustning. Denna typ av

utrustning kan undantas från bestämmelserna om de förpackas enligt detta avsnitt. I anknytning till dessa bestämmelser införs en ny anmärkning i 2.2.62.1.5.3 som anger att medicinsk utrustning som inte innehåller någon fri vätska och där alla smittämnen har neutraliserats eller inaktiverats inte omfattas av ADR/RID.

I 2.2.8.1.6 införs en tabell som sammanfattar de kriterier som gäller för ämnen med frätande egenskaper och som finns beskriven i text i samma delavsnitt.

Delavsnitt 2.2.9.1.7 om litiumbatterier revideras och bestämmelserna som tidigare funnits under särbestämmelse 230 flyttas hit. Nytt är att en anmärkning införs till paragraf (a) som innebär att batterier ska uppfylla testkraven i delavsnitt 38.3 i testhandboken oavsett om cellerna som de består av är testade eller inte. Dessutom införs i paragraf (e) att celler och batterier ska tillverkas enligt ett kvalitetsledningsprogram som innehåller vissa specificerade parametrar. Kvalitetsledningssystemet behöver inte granskas av en tredje part, utan detta kan ske genom egenkontroll. Dessutom införs en anmärkning som är kopplad till fordon som endast drivs av litiumbatterier eller litiumjonbatterier och som ska avsändas under UN 3171 (batteridrivet fordon). Detta UN-nummer omfattas endast av regler om transport av farligt gods vid sjötransporter. Förenat med dessa bestämmelser finns övergångsbestämmelser i 1.6.1.24 som anger att batterier och celler tillverkade före 1 januari 2014, men provade enligt bestämmelser i ADR/RID 2011 års version, får fortsätta att transporteras (se även ändringar under 1.6.1.24, SP188 och SP230).

### **Del 3 Förteckning över farligt gods, särbestämmelser och undantag för farligt gods förpackat i begränsade mängder**

Del 3 innehåller förteckningen, tabell A, över samtliga UN-nummer som finns upptagna i ADR/RID. För varje ämne som finns upptaget i tabellen anges vilka olika typer av särbestämmelser som gäller för ämnet. Bestämmelserna anges i form av olika koder.

#### Kapitel 3.2 – Förteckning över farligt gods

I förteckningen införs ett tiotal nya UN-nummer (UN 3497-3506) och UN 0014 kompletteras med en ny benämning: "Patroner för verktyg, lös ammunition". Dessutom görs ett antal ändringar för enskilda UN-nummer såsom benämningar, beskrivningar, klassificeringar, särbestämmelser, förpackningssätt och tunnelkoder.

#### Kapitel 3.3 – Särbestämmelser för vissa ämnen eller föremål

I listan över särbestämmelser i 3.3.1 har vissa bestämmelser reviderats och ett antal nya har tillkommit. Särbestämmelse 500, 599, 656 stryks, medan särbestämmelse 123, 240, 358, 359, 360, 361, 363, 364, 365, 366, 657, 658, 659 och 660 tillkommer. I tabell A, kolumn 6, framgår vilka särbestämmelser som gäller för varje specifikt ämne.

Ändringar i följande särbestämmelser kan nämnas särskilt:

*Särbestämmelse 188*

Särbestämmelsen för litiumbatterier och celler har reviderats och innebär att litiumjonbatterier som är tillverkade före den 1 januari 2009 inte behöver märkas med nominell energi i wattimmar på ytterhöljet. Dessutom införs i paragraf (c) att varje cell eller batteri ska uppfylla bestämmelserna i 2.2.9.1.7 (a) och (e). Slutligen flyttas de bestämmelser som fanns i särbestämmelse 656 hit (se även ändringar under 1.6.1.24, 2.2.9.1.7, SP230 och SP656).

#### *Särbestämmelse 230*

De bestämmelser som tidigare funnits i denna särbestämmelse flyttas till 2.2.9.1.7 (se även ändringar under 1.6.1.24, 2.2.9.1.7, SP188 och SP656).

#### *Särbestämmelse 239*

Särbestämmelsen för UN 3292 (batterier eller celler som innehåller natrium) revideras. Batterier eller celler får inte innehålla andra farliga ämnen än natrium, svavel och/eller andra natriumföreningar.

#### *Särbestämmelse 296*

Särbestämmelsen som är kopplad till livräddningsutrustningar med UN 2990 och UN 3072 revideras. Ett undantag från bestämmelserna i ADR/RID införs avseende livräddningsutrustningar som bara innehåller komprimerad eller kondenserad gas i klass 2.2, utan sekundärfara, i behållare som inte överstiger 120 ml och är förpackade i kraftiga och styva ytterförpackningar med en bruttovikt på maximalt 40 kg.

#### *Särbestämmelser 328*

Ett tillägg görs för bränslecellsbehållare med UN 3473, 3476, 3477, 3478 och 3479. När sådana system innehåller litium- eller litiumjonbatterier, ska de istället transporteras under UN 3091 eller UN 3481.

#### *Särbestämmelse 358*

Denna nya särbestämmelse är kopplad till UN 0144. Innebörden är att nitroglycerin, lösning i alkohol med över 1 % men högst 5 % nitroglycerin, får klassificeras i klass 3 om förpackningen uppfyller vissa krav. Särbestämmelse 500 som tidigare angavs för detta UN-nummer stryks.

#### *Särbestämmelse 359*

Även denna nya bestämmelse rör UN 0144 och här anges att om förpackningsbestämmelserna inte följs så gäller att nitroglycerin, lösning i alkohol med över 1 % men högst 5 % nitroglycerin, ska klassificeras som ett explosivt ämne i klass 1.

#### *Särbestämmelse 361*

Denna nya bestämmelse kopplas till UN 3499 för kondensatorer med elektrokemiskt dubbelskikt. Här anges bland annat konstruktions-, transport- och märkningskrav för kondensatorerna (se även ändringar under 2.2.9.3).

#### *Särbestämmelse 363*

Denna bestämmelse gäller för flytande bränsle (UN 1202, 1203, 1223, 1268, 1863 and 3475) som transporteras i inneslutningar som är en del av en utrustning eller en maskin, som inte är

undantagen i delavsnitt 1.1.3.3 (a) och (b)/(eller 1.1.3.3 för RID), när kvantiteten bränsle överstiger begränsade mängder. Här anges hur dessa utrustningar ska märkas och eventuellt förses med etiketter. Om inneslutningen är större än 1500 liter ska även en godsdeklaration upprättas. Detta innebär att undantaget i 1.1.3.1 (b) inte längre gäller för utrustningar och maskiner som innehåller de angivna ämnena. Till denna särbestämmelse finns övergångsbestämmelser i 1.6.1.27 som anger att maskiner och utrustningar som innehåller flytande bränsle och som är konstruerade före den 1 juli 2013 och som inte uppfyller kraven i särbestämmelse 363 kan fortsätta att användas (se även ändringar under 1.6.1.27).

#### *Särbestämmelser 364*

Denna bestämmelse gäller för UN 0012, 0014 och 0055 och anger att dessa föremål i klass 1 (explosiva ämnen och föremål) får transporteras som begränsad mängd under förutsättning att kollit, i transportfärdigt skick, klarar provningen enligt testserie 6(d) i testhandboken, del I, enligt beslut av behörig myndighet (se även ändringar under 3.4.2, 3.4.3 och 7.5.2.4).

#### *Särbestämmelse 365 och 366*

Denna bestämmelse gäller för UN 2809 och UN 3506. Undantaget för kvicksilver i föremål som angavs i särbestämmelse 599 flyttas nu till den nya särbestämmelsen 366, vilken kopplas till ett nytt UN-nummer, UN 3506, Kvicksilver i tillverkade föremål.

#### *Särbestämmelse 593*

För UN 1963, 1970, 1977, 2187, 2591, 3136 och 3558 anges att bestämmelser i avsnitt 5.5.3 ska beaktas för ämnen som används för kylning eller konditionering (se även ändringar under 1.1.3.9, 2.2.9.1.1.4, P650 och 5.5.3).

#### *Särbestämmelse 653*

Undantaget som anges för transport av vissa gaser i gasflaskor revideras. Detta undantag gäller nu för UN 1006 (argon) och 1046 (helium) tillsammans med UN 1013 (koldioxid) och 1066 (kväve) och innebär att när produkten av tryckkärllets provtryck och volym är högst 15,2 Mpa•liter (152 bar•liter), behöver enbart kraven i denna särbestämmelse följas. Särbestämmelsen kan därmed utnyttjas vid transport av t.ex. vanliga "kolsyrepatroner" till kolsyremaskiner.

#### *Särbestämmelse 657*

Denna bestämmelse gäller för UN 1011, 1969 och 1957 och innebär ett förtydligande av att dessa UN-nummer endast ska användas för tekniskt rena ämnen. Vid blandningar av LPG-beståndsdelar ges en hänvisning till UN 1075 eller 1965 och till anmärkning 2 i delavsnitt 2.2.2.3.

#### *Särbestämmelse 658*

För tändare och refillers till tändare (UN 1057) införs undantag från bestämmelserna i ADR/RID. Undantaget gäller endast om tändarna följer en angiven standard, vissa paragrafer i kapitlet om begränsad mängd, vissa märkningskrav samt begränsning av bruttovikten för ett kolli och för bruttovikten på fordonet. Den nya särbestämmelsen innehåller samma förutsättningar för transport som det befintliga multilaterala avtalet M238 (vägtransport).

#### *Särbestämmelse 660*

Vid transport av bränsle i form av gaser (UN 1011, 1049, 1075, 1954, 1965, 1969, 1971 och 1978) i

system som är konstruerade att monteras i motorfordon, behöver inte bestämmelserna i 4.1.4.1, 5.2, 5.4 och 6.2 följas om kraven i denna särbestämmelse följs.

#### *Särbestämmelse 661*

Det införs en ny särbestämmelse som anger hur skadade litiumbatterier ska transporteras. Denna bestämmelse gäller för de batterityper som inte uppfyller särbestämmelse 636. För att transportera de skadade litiumbatterierna krävs ett godkännande från behörig myndighet som anger villkoren för denna transport.

### Kapitel 3.4 – Undantag i samband med transport av farligt gods förpackat i begränsade mängder

Den största nyheten för detta avsnitt är att UN 0012, 0014 och 0055 kan transporteras som begränsad mängd. Dessa UN-nummer måste transporteras i typgodkända förpackningar enligt 4.1.5 och får därmed inte transporteras på sträck- eller krympfilmade brickor (se även ändringar under särbestämmelse 364 och 7.5.2.4).

I delavsnitten 3.4.13 (a) och (b) sker ett förtydligande avseende märkningskraven för transportenheter som innehåller farligt gods i begränsade mängder. Innebörden av de nya bestämmelserna är att en orangefärgad skylt får ersätta den märkning som gäller för begränsad mängd endast om annat farligt gods som kräver orangefärgad skylt också finns i lasten. I detta fall är det även tillåtet att förse transportenheten med både märket för begränsad mängd och den orangefärgade skylten.

### Kapitel 3.5 – Farligt gods förpackat i reducerade mängder

I kapitlet om reducerade mängder införs ett nytt ”undantag i undantaget” i delavsnitt 3.5.1.4. Detta innebär att ämnen eller föremål som har tilldelats koderna E1, E2, E4 och E5 kan undantas från ADR/RID under förutsättning att vissa kriterier uppfylls. Bland annat krävs att den högsta nettomängden ämne per innerförpackning är högst 1 ml för vätskor och gaser samt 1 g för fasta ämnen. Den högsta nettomängden farligt gods per ytterförpackning är vidare högst 100 ml för vätskor och gaser samt högst 100 g för fasta ämnen. Dessutom ställs vissa krav på förpackningen.

## **Del 4    Användning av förpackningar och tankar**

Del 4 innehåller bestämmelser om användning av förpackningar och tankar.

### Kapitel 4.1 – Användning av förpackningar, inklusive IBC-behållare och storförpackningar

Ett nytt delavsnitt 4.1.1.16 införs om is som används för kylning. De befintliga delavsnitten 4.1.1.16, 4.1.1.17 och 4.1.1.18 omnumreras till 4.1.1.17 – 4.1.1.19.

Befintligt delavsnitt om verifiering av kemisk kompatibilitet flyttas från 4.1.1.19 till 4.1.1.21. Konsekvensändring av detta sker i anmärkningen till 4.1.1.2, 6.1.5.2.6 och 6.1.5.2.7.

I nytt delavsnitt 4.1.1.20 införs bestämmelser för hur användning av bärgningstryckkärl ska ske.

Dessa ska användas för transport av skadade, defekta, läckande eller ej föreskriftsmässiga tryckkärl. I avsnittet regleras bland annat att bärgningstryckkärlen ska vara konstruerade enligt bestämmelserna i 6.2.3.1.1, förses med officiell transportbenämning, UN-nummer föregått av bokstäverna "UN" och föreskrivna etiketter för kollin enligt kapitel 5.2. Bärgningstryckkärlen ska genomgå återkommande kontroll och provning vart femte år.

Till dessa bestämmelser finns övergångsbestämmelser i 1.6.2.12 som anger att bärgningstryckkärlen får fortsätta att tillverkas och godkännas nationellt. Bärgningstryckkärlen som är tillverkade och nationellt godkända före 31 december 2013 får fortsätta att användas efter godkännande av behöriga myndigheter där kärnen ska användas (se även ändringar under 1.2.1, 1.6.2.12, 5.2.1.3, 5.4.1.1.5 och 6.2.3.11).

I 4.1.4.1 genomförs mindre ändringar i ett flertal förpackningsinstruktioner för att harmonisera texter och utformning av instruktionerna. Dessutom anges i vissa av instruktionerna vilka typer av förpackningar som är tillåtna. Tidigare har det endast angivits att förpackningarna ska motsvara kraven för förpackningsgrupp II. Dessutom harmoniseras bestämmelserna mellan de olika instruktionerna avseende energilagringssystem (batterier och bränsleceller). Möjligheten att använda lådor i metall av annat slag än stål eller aluminium införs (se även ändringar under 6.1.4.14, 6.1.2.7 6.5.6.3.5 och 6.5.6.3.6).

#### *P003*

I denna förpackningsinstruktion stryks PP87 som gäller för UN 1950 och flyttas till den nya instruktionen P207. Dessutom införs en ny PP90 som gäller för kvicksilver, UN 3506 (se även ändringar under 2.2.8.3, särbestämmelse 365 och särbestämmelse 366).

#### *P004*

Denna instruktion modifieras för att harmoniseras med de olika instruktionerna avseende energilagringssystem (batterier och bränsleceller).

#### *P200*

I P200, som gäller gaser, görs revideringar av vissa bestämmelser. Bland annat revideras paragraf (3) (d) och (9)– (12) som behandlar bestämmelser för återkommande kontroll av tryckkärl av kompositmaterial. Det införs en helt ny paragraf 7(b) som anger att gasol ska vara av god kvalitet för att fyllas i flaskor och detta kan anses vara uppfyllt om gränserna för korrosivitet enligt ISO 9162:1989 är uppfyllda. Även paragraf (12) punkt 2.5 modifieras något avseende gasers kvalitet och förhindrande av kontamination. Paragraf (10) modifieras och anger att tryckkärl av stål endast är tillåtna om de är märkta med "H" enligt 6.2.2.7.4 (p). I paragraf (11) tas standarderna EN 1801:1998 och EN 12755:2000 bort och en ny standard tillkommer, EN ISO 11372:2011. I tabell 2 för kondenserade gaser införs särbestämmelse för förpackningen, "a", för UN 1108, 1076, 1741, 1859, 2189 och 2418. Motsvarande särbestämmelse "a" införs även för UN 1052 i tabell 3. I "a" finns krav på en speciell märkning av dessa gasflaskor. Dessutom ändras särbestämmelse "v" i paragraf (10) om återkommande kontroll. Till dessa bestämmelser införs övergångsbestämmelser i 1.6.2.9 och 1.6.2.10.

#### *P203*

Förpackningsinstruktion P203 för kylda kondenserade gaser ändras något. Längsta tillåtna intervall för återkommande kontroll av tryckavlastningsventiler är fem år enligt 6.2.1.6.3.

#### *P206*

En helt ny förpackningsinstruktion införs för kemikalier under tryck (UN 3055, 3501, 3502, 3503, 3504 och 3505). För dessa ämnen ska gasflaskor och tryckfat som uppfyller tillämpliga krav i kapitel 6.2 i ADR/RID användas (se även ändringar under 1.1.3.6.3, 2.2.2.1.2, 2.2.2.1.3, 2.2.2.1.7, 2.2.3.3, 3.2, 4.1.6.5, 4.2.2, 4.2.2.1, 4.2.2.2, 4.2.2.7.1, 4.2.5.2.6, 4.2.5.3, 6.2.1.1.5, 6.2.1.6.1, 6.7.3.1 och 6.7.3.5.4).

#### *P207*

En ny instruktion för aerosoler (UN 1950) införs. Hit flyttas även PP87 och RR6 från P003 avseende aerosoler (se även ändringar under P003).

#### *P650*

Denna instruktion ändras något i (9) (a) för att ta hänsyn till de bestämmelser som införs för ämnen som används för kylning eller konditionering (se även ändringar under 1.1.3.9, SP593, P904 och 5.5.3).

#### *P903*

Instruktionen, som gäller för olika typer av litiumbatterier och -celler, modifieras för att harmonisera bestämmelserna mellan de olika instruktionerna avseende energilagringssystem (batterier och bränsleceller).

#### *P904*

I denna instruktion för UN 3245 införs en tilläggsbestämmelse för att ta hänsyn till de bestämmelser som införs för ämnen som används för kylning eller konditionering (se även ändringar under 1.1.3.9, SP593, P004 och 5.5.3).

#### *IBC520*

I instruktionen för organiska peroxider och självreaktiva ämnen av typ F sker mindre ändringar för UN 3119. Bland annat införs två nya ämnen och det sker en ändring av vissa koncentrationsgränser.

I 4.1.6.5 ändras de särskilda förpackningsbestämmelserna för gaser något för att beakta införandet av bestämmelserna för kemikalier under tryck (se även ändringar under 1.1.3.6.3, 2.2.2.1.2, 2.2.2.1.3, 2.2.2.1.7, 2.2.3.3, 3.2, P206, 4.2.2, 4.2.2.1, 4.2.2.2, 4.2.2.7.1, 4.2.5.2.6, 4.2.5.3, 6.2.1.1.5, 6.2.1.6.1, 6.7.3.1 och 6.7.3.5.4).

I tabellen i 4.1.6.15 revideras några standarder som gäller för UN-tryckkärl.



### Kapitel 4.2 – Användning av UN-tankar och UN-MEG-containerar

Delavsnitten 4.2.2, 4.2.2.1, 4.2.2.2, och 4.2.2.7.1 modifieras något för att ta hänsyn till bestämmelserna för kemikalier under tryck (se även ändringar under 1.1.3.6.3, 2.2.2.1.2, 2.2.2.1.3, 2.2.2.1.7, 2.2.3.3, 3.2, P206, 4.1.6.5, 4.2.5.2.6, 4.2.5.3, 6.2.1.1.5, 6.2.1.6.1, 6.7.3.1 och 6.7.3.5.4).

I 4.2.5.2.6 sker mindre ändringar för UN-tankinstruktion T50. Det införs 6 nya ämnen i tabellen för kemikalier under tryck (se även ändringar under 1.1.3.6.3, 2.2.2.1.2, 2.2.2.1.3, 2.2.2.1.7, 2.2.3.3, 3.2, P206, 4.1.6.5, 4.2.2, 4.2.2.1, 4.2.2.2, 4.2.2.7.1 4.2.5.3, 6.2.1.1.5, 6.2.1.6.1, 6.7.3.1 och 6.7.3.5.4).

I 4.2.5.2 införs tre nya särbestämmelser för tankar, TP38 (UN 3148), TP39 (UN 2381) och TP40 (UN 3500-3506). I 1.6.4.44 finns övergångsbestämmelser för TP 38 och TP 39 vilka anger att de tidigare tankinstruktionerna T4 och T9 får fortsätta att användas till 31 december 2018. Dessa två tankinstruktioner är nu ersatta med T7 och T13.

### Kapitel 4.3 – Användning av fasta tankar (tankfordon)/cisternvagnar, avmonterbara tankar, tankcontainerar och växeltankar, med tankskal av metall, samt batterifordon och MEG-containerar

I 4.3.2.2.1 (a) och (b) ersätts begreppet "luftningssystem" med "luftningsutrustning" (se även ändringar under 4.3.4.1.1, 6.8.2.2.6, 6.8.2.4.3 och 6.12.4.4).

Delavsnittet 4.3.2.3.3 modifieras och det förtydligas att förslutningar på tankar, batterifordon/batterivagnar och MEG-container ska vara i stängt läge och inget läckage får ske (se även ändringar under 1.4.3.3 (f)).

I 4.3.3.1.1 införs en ny anmärkning 2 som återger innebörden av särbestämmelse TU40 (UN 1081). Tidigare anmärkning 2 blir nu anmärkning 3 (se även ändringar under 4.3.5).

I tabellen i 4.3.3.2.5 över gaser och gasblandningar som får transporteras i tankar införs nya rader för UN 1075 och UN 1081.

Det införs nya driftbestämmelser i 4.3.3.3.4 för tankar som innehåller kondenserade gaser vid låga tryck. Åtgärder ska genomföras för att skydda tanken mot deformation i de fall ett yttre övertryck kan vara större än det tryck tanken motstår (undertryck). Exempel på åtgärder är att fylla med kväve eller annan gas för att bibehålla ett tryck i tanken.

I 4.3.4.1.1. om kodning av tankar har för koderna "V" och "F" begreppet "luftningssystem" ersatts med "luftningsutrustning". Dessutom är för koden "F" uttrycket "flamskydd" ersatt med anordning som skyddar mot inträngning av lågor (se även ändringar under 4.3.2.2.1, 6.8.2.2.6, 6.8.2.4.3 och 6.12.4.4).

I 4.3.5 införs en ny särbestämmelse TU40 (UN 1081) som anger att vid transport i batterifordon/batterivagnar ska elementen bestå av sömlösa kärl (se även ändringar under 4.3.3.1.1).

## **Del 5 Bestämmelser för avsändning**

Del 5 innehåller bestämmelser om avsändning, exempelvis om märkning med etiketter, storetiketter och orangefärgade skyltar samt krav på dokumentation.

### Kapitel 5.1 – Allmänna bestämmelser

I 5.1.2.1 (a) utvidgas bestämmelser om märkning av en överpack när den innehåller ämnen som klassificeras som miljöfarliga. Dessutom införs ett minimikrav på UN-numrets storlek som motsvarar de krav som införs för kollin (se även ändringar i 5.2.1.1).

### Kapitel 5.2 – Märkning och etikettering

I 5.2.1.1 införs ett minimikrav på UN-numrets storlek. UN-numret och bokstäverna "UN" ska vara minst 12 mm höga, utom för förpackningar med kapacitet på högst 30 liter eller 30 kg och gaskärl på högst 60 liter då märkningen ska vara minst 6 mm hög. För förpackningar med kapacitet på högst 5 liter eller 5 kg ska märkningen vara av lämplig storlek. I 1.6.1.25 införs övergångsbestämmelser som medger att kollin som är märkta enligt de bestämmelser som gällde fram till den 31 december 2012 får transporteras till och med 31 december 2013. För gasflaskor med en volym av högst 60 liter gäller att de behöver uppfylla storlekskravet först vid nästa återkommande kontroll.

I 5.2.1.3 införs att bärgningstryckkärl ska märkas med "BÄRGNING" (se även ändringar under 1.2.1, 1.6.2.12, 4.1.1.20, 5.4.1.1.5 och 6.2.3.11).

Det införs en anmärkning i delavsnittet 5.2.1.8.3 om märkning för miljöfarliga ämnen. Här förtydligas att även bestämmelserna om etiketter i 5.2.2 ska följas.

Även i 5.2.1.9.2 sker mindre ändringar för att förtydliga när undantaget från märkning med riktningspilar gäller.

I 5.2.2.2.1.2 anges att märket för miljöfarliga ämnen får förminskas för gasflaskor. Denna bestämmelse finns sedan tidigare för etiketter.

### Kapitel 5.3 – Storetiketter och märkning

Enligt 5.3.1.7.3 ska, om etiketterna på tankar inte är synliga utanför fordonet, likadana etiketter också fästas på båda långsidorna och baktill på fordonet.

I 5.3.2.1.1. anges att om en släpvagn skiljs från sitt motorfordon under transport så ska släpvagnen fortsatt vara försedd med

Enligt 5.3.1.7.3 ska, om etiketterna på tankar inte är synliga utanför vagnen, likadana etiketter också fästas på båda långsidorna på vagnen.

orangevärgad skylt baktill.

I 5.3.2.3.2 införs två nya farlighetsnummer: *28 gas, frätande* och *238 gas, brandfarlig, frätande*

I 5.3.2.1.1. anges att om en släpvagn skiljs från sitt motorfordon under transport så ska släpvagnen fortsatt vara försedd med orangevärgad skylt baktill.

#### Kapitel 5.4 – Dokumentation

I 5.4.1.1.1 anges inte längre att godsdeklarationen ska förses med ett kryss. Detta krav har istället flyttats till 5.4.1.4.1 p.g.a. att RID inte längre ställer krav på användning av särskilda godsdeklarationer (se 5.4.1.4.1 nedan).

I 5.4.1.1.5 anges att "bärgningstryckkärlen" ska anges i godsdeklarationen då de används under transport (se även ändringar under 1.2.1, 1.6.2.12, 4.1.1.20, 5.2.1.3 och 6.2.3.11).

Avsnittet i 5.4.1.1.18 om de uppgifter som krävs vid transport av miljöfarliga ämnen ändras något och det blir nu möjligt att ange "MILJÖFARLIGT ÄMNE" eller "VATTENFÖROREANDE ÄMNE/MILJÖFARLIGT ÄMNE".

RID lämnar nu öppet för användning av olika typer av godsdeklarationer. I 5.4.1.4.1 anges dock att i de fall transportdokumentet kräver att den ska förses med ett kryss, så måste detta också följas.

#### Kapitel 5.5 – Särskilda bestämmelser

Det införs ett helt nytt avsnitt i 5.5.3 som handlar om vilka krav som finns för kollin och lastbärare som innehåller ämnen (UN 1845, UN 1977 och UN 1951) som enbart används för kylning eller konditionering och som medför risk för kvävning. Det införs bland annat bestämmelser om dokumentation och märkning av kolli och lastbärare. Ett kolli ska märkas med "FÖR KYLNING" eller "FÖR KONDITIONERING" och ett nytt märke har skapats för att märka lastbäraren. De handlingar (såsom "bill of lading" (sjöfraktsedel) eller "cargo manifest") kopplade till transport av lastbärare som har blivit kylda eller konditionerade och som inte har ventilerats fullständigt före transporten, ska innehålla vissa uppgifter. I de fall ämnena som nämns ovan transporteras som last, och inte används för kylning eller konditionering, ska relevanta bestämmelser i övriga delar i ADR/RID följas (se även ändringar under 1.1.3.9, 2.2.9.1.1.4, P650 och P904).

### **Del 6 Bestämmelser för tillverkning och provning av förpackningar, IBC-**

## **behållare, storförpackningar och tankar**

Del 6 innehåller bestämmelser för konstruktion, tillverkning, provning och märkning av förpackningar, IBC-behållare, storförpackningar och tankar.

### Kapitel 6.1 – Bestämmelser för tillverkning och provning av förpackningar

Möjligheten att använda lådor i metall av annat slag än stål eller aluminium införs i 6.1.2.7 (se även ändringar under 4.1.4.1, 6.1.2.7, 6.5.6.3.5 och 6.5.6.3.6).

### Kapitel 6.2 – Bestämmelser för tillverkning och provning av tryckkärl, aerosolbehållare och engångsbehållare för gas

I de allmänna bestämmelserna i 6.2.1.1.5 anges att provtrycket för kemikalier under tryck återfinns i förpackningsinstruktion P205 (se även ändringar under 1.1.3.6.3, 2.2.2.1.2, 2.2.2.1.3, 2.2.2.1.7, 2.2.3.3, 3.2, P206, 4.1.6.5, 4.2.2, 4.2.2.1, 4.2.2.2, 4.2.2.7, 4.2.5.2.6, 4.2.5.2.6, 4.2.5.3, 6.2.1.6.1, 6.7.3.1 och 6.7.3.5.4).

I tabellen i delavsnitt 6.2.2.3 tillkommer en standard för förslutningar av UN-gasflaskor.

Även i delavsnitt 6.2.2.4 tillkommer en ny standard om återkommande kontroll, ISO 10460:2005.

Nya bestämmelser för märkning av återfyllningsbara gasflaskpaket införs i 6.2.3.9.7. Där anges att varje individuell flaska i ett paket ska märkas enligt 6.2.3.9. Dessutom anges att viss märkning ska finnas på en skylt som är varaktigt fäst på ramen av paketet. På ramen ska bland annat den märkning som anges i 6.2.2.7.2 (b), (c), (d) och (e) samt 6.2.2.7.3 (f), (i) och (j) finnas. Dessutom anges att märkningen ska placeras i en viss ordning (gruppering).

För att kunna använda och märka bärgningstryckkärl på ett enhetligt sätt införs bestämmelser i 6.2.3.11. Dessa anger bland annat att konstruktionen får innefatta utrustning som normalt inte används för gasflaskor eller tryckfat, till exempel en lucka. Dessutom ska det finnas instruktioner för säker hantering och användning av bärgningstryckkärl. Hur bärgningstryckkärl ska märkas bestäms av behörig myndighet, men åtminstone ska märkningen innefatta volym och provtryck hos bärgningstryckkärlen (se även ändringar under 1.2.1, 1.6.2.12, 4.1.1.20, 5.2.1.3 och 5.4.1.1.5).

I tabellen för konstruktion, tillverkning och första kontroll för icke UN-tryckkärl som tillverkats, konstruerats och kontrollerats i överensstämmelse med vissa standarder införs ett antal standarder och dessutom förs det in ett slutdatum för vissa standarder.

### Kapitel 6.5 – Bestämmelser för tillverkning och provning av IBC-behållare

I ADR/RID införs en anmärkning till 6.5.1.1.3. Denna anmärkning förtydligar att de organ som genomför kontroll och provning efter att IBC-behållarna har satts i drift, inte behöver vara godkända av behörig myndighet i det land där behållarna godkänts. Provningarna och kontrollerna ska dock

ske enligt de bestämmelser som anges i godkännandet av IBC-behållarna.

Staplingsymbolen för IBC-behållare i 6.5.2.2.2 förtydligas genom att minimimått anges.

#### Kapitel 6.6 Bestämmelser för tillverkning och provning av storförpackningar

I 6.6.3.1 införs storlekskrav på godkännandemärkningen av storförpackningar. Bokstäver, siffror och symboler ska vara minst 12 mm höga och detta harmoniseras med de bestämmelser som redan finns för förpackningar och IBC-behållare. Till dessa bestämmelser finns övergångsbestämmelser i 1.6.1.26 som anger att storlekskraven för grundläggande märkning ska tillämpas på storförpackningar som tillverkas från och med den 1 januari 2014.

En ny symbol som visar om stapling är tillåten och hur mycket som får staplas på en storförpackning införs i 6.6.3.3. Denna symbol finns tidigare för IBC-behållare. Även här finns övergångsbestämmelser i 1.6.1.26. Bestämmelserna i 6.6.3.3 gäller för alla storförpackningar som tillverkas eller renoveras från och med den 1 januari 2015.

#### Kapitel 6.7 – Bestämmelser för konstruktion, tillverkning, kontroll och provning av UN-tankar och UN-MEG-containerar

I 6.7.2.13.1, 6.7.3.9.1, 6.7.4.8.1 och i 6.7.5.6.1 införs bestämmelser avseende märkning av tryckavlastningsanordningarna för UN-tankar och UN-MEG-containerar. Det anges nu att de ska vara märkta med avblåsningsarean hos de fjäderbelastade tryckavlastningsanordningarna, sprängblecken och smältsäkringarna i mm<sup>2</sup>. Till dessa finns övergångsbestämmelser i 1.6.4.43 som anger att UN-tankar och UN-MEG-containerar tillverkade före 1 januari 2014 inte behöver uppfylla dessa bestämmelser.

I delavsnitten 6.7.2.13.2, 6.7.3.9.2, 6.7.4.8.2 och 6.7.5.6.2 ersätts standarden ISO 4126-1:1991 med ISO 4126-1:2004 och ISO 4126-7:2004.

I avsnittet för konstruktion, tillverkning, kontroll och provning av UN-tankar införs att bestämmelserna även ska följas för kemikalier under tryck. Definitionerna i 6.7.3.1 för beräkningsreferenstemperatur och högsta tillåtna arbetstryck modifieras för att beakta dessa nya bestämmelser. Även delavsnittet om driftutrustning i 6.7.3.5.4 ändras något (se även ändringar under 1.1.3.6.3, 2.2.2.1.2, 2.2.2.1.3, 2.2.2.1.7, 2.2.3.3, 3.2, P206, 4.1.6.5, 4.2.5.2.6, 4.2.5.2.6, 4.2.5.3, 6.2.1.6.1, 6.7.3.1 och 6.7.3.5.4).

#### Kapitel 6.8 – Bestämmelser för konstruktion, utrustning, typgodkännande, kontroll och märkning av fasta tankar (tankfordon)/cisternvagnar, avmonterbara tankar, tankcontainerar och växeltankar med tankskal av metall samt batterifordon/batterivagnar och MEG-containerar

I delavsnittet för tillverkning av tankar införs en ny typ av stålsort i tabellen i 6.8.2.1.19 för tankskalets minsta godstjocklek.

Det införs en fotnot i 6.8.2.1.20 som ger ett förtydligande av vad som avses med likvärdiga åtgärder

vad beträffar skydd mot skador enligt 6.8.2.1.19.

I delavsnitten 6.8.2.2.3 och 6.8.2.2.6 ersätts begreppet "luftningssystem" med "luftningsutrustning" (se även ändringar under 4.3.4.1.1, 6.8.2.2.6, 6.8.2.4.3 och 6.12.4.4).

Dessutom sker mindre ändringar i 6.8.2.2.3 som tydliggör att vakuumventiler och luftningsutrustning som används på tankar avsedda för transport av ämnen i klass 3, ska förhindra omedelbar inträngning av lägor i tankskalet.

Ett nytt stycke införs i 6.8.2.3.1 avseende typgodkännande av tankar. Det anges att behörig myndighet eller av denna utsett organ kan utfärda ett separat typgodkännande på ventiler eller annan serviceutrustning om det finns en tillämplig standard angiven i 6.8.2.6.1. Detta separata typgodkännande ska tas hänsyn till vid utfärdandet av certifikatet för tanken.

En helt ny paragraf om typgodkännande av tankar införs i 6.8.2.3.4. Dessa bestämmelser gäller vid förändringar och kompletteringar av tankar vars typgodkännande har gått ut eller dragits in. En behörig myndighet eller ett behörigt organ kan utfärda ett typgodkännande för en ombyggnad av befintliga tankar oberoende av vem som utfärdat det ursprungliga typgodkännandet (se även ändringar under 1.8.7.2.5).

I tabellen i 6.8.2.6.1 för tankar som är konstruerade, tillverkade och kontrollerade enligt någon standard införs två nya standarder och för två gamla standarder (EN 12493:2008 och EN 13082:2001) revideras datumen för när dessa blir tillämpliga på nya typgodkännanden eller förnyelser.

Intervallen för återkommande kontroll i 6.8.3.4.6 av vissa gaser i klass 2 (UN 1008, UN 1017, UN 1048, vattenfri, UN 1050, UN 1053 eller UN 1079) i tankar/cisternvagnar och tankcontainrar flyttas från detta avsnitt till en ny särbestämmelse för provningar, TT10, i 6.8.4 (d).

Det sker en mindre ändring i delavsnitt 6.8.3.5.6. Det förtydligas nu att märkningen på ett tankfordon/en cisternvagn och en tankcontainer ska finnas på själva tanken eller på en skylt (se även ändringar under 6.8.2.5.2).

För UN 1402 införs en ny särbestämmelse TA5 om typgodkännande i 6.8.4 (c).

I särbestämmelse TT8 i 6.8.4 (d) för UN 1005, krävs nu att magnetpulverprovning ska genomföras av en kunnig person enligt standarden EN 473.

Det har skett en mindre ändring i delavsnitt 6.8.2.5.2. Det förtydligas nu att märkningen på ett tankfordon/en tankcontainer ska finnas på själva tanken eller på en skylt. Bestämmelserna om märkning av en avmonterbar tank i 6.8.2.5.2 har ändrats. Motivet till detta är att märkningen på en avmonterbar tank ska vara i linje med de krav på märkning som finns för

Det har skett en mindre ändring i delavsnitt 6.8.2.5.2. Det förtydligas nu att märkningen på en cisternvagn/tankcontainer ska finnas på själva tanken eller på en skylt. Även avseende vilka uppgifter som tankcontainrar ska märkas med har det skett en mindre ändring då "högsta tillåtna totalvikt" är ersatt med "högsta tillåtna

tankcontainrar. Även avseende vilka uppgifter som tankcontainrar ska märkas med har det skett en mindre ändring då "högsta tillåtna totalvikt" är ersatt med "högsta tillåtna bruttovikt". Det finns övergångsbestämmelser angivna i 1.6.3.41 och 1.6.4.42 som innebär att tankar konstruerade före den 1 juli 2013 enligt gällande regler i ADR 2011 får fortsätta att vara märkta enligt dessa regler fram till nästa återkommande kontroll (se även ändringar under 6.8.3.5.6).

bruttovikt". Det finns övergångsbestämmelser angivna i 1.6.3.41 och 1.6.4.42 som innebär att tankar konstruerade före den 1 juli 2013 enligt gällande regler i RID 2011 får fortsätta att vara märkta enligt dessa regler fram till nästa återkommande kontroll, (se även ändringar under 6.8.3.5.6).

Kapitel 6.12 – Bestämmelser för tillverkning, utrustning, typgodkännande, kontroll och provning, och märkning av tankar, bulkcontainrar och särskilda utrymmen för explosiva ämnen och föremål på mobila enheter för tillverkning av explosiva ämnen (MEMU)

I 6.8.3.1.1.2 och 6.12.3.2.2 görs ett förtydligande att tankbestämmelserna gäller för UN 1942 och UN 3375. Dessutom införs övergångsbestämmelser i 1.6.5.14 som anger att MEMU:s godkända före den 1 juli 2013 enligt gällande bestämmelser i ADR 2011 får fortsätta att användas.

I 6.12.3.1.2, 6.12.3.2.2 och 6.12.4 ersätts begreppet "luftningssystem" med "luftningsutrustning" (se även ändringar under 4.3.4.1.1, 6.8.2.2.3, 6.8.2.2.6 och 6.8.2.4.3).

## **Del 7 Bestämmelser för transport, lastning, lossning och hantering**

Del 7 innehåller bestämmelser av generell karaktär och berör transport, lastning, lossning och hantering.

### Kapitel 7.4 – Bestämmelser för transport i tank

I 7.4.1 görs ett tillägg att även kapitel 4.4 och 4.5 ska följas om så är tillämpligt.

### Kapitel 7.5 – Bestämmelser för lastning, lossning och hantering

En ny bestämmelse införs om att samlastning av farligt gods i begränsade mängder med explosiva ämnen och föremål, endast är tillåten med riskgrupp 1.4 och UN 0161 och UN 0499. I övrigt är

samlastning av begränsade mängder och klass 1 förbjuden (se även ändringar under särbestämmelse 364 och 3.4).

I 7.5.7.1 tillkommer en hänvisning till en standard EN12195-1:2010. Att tillämpa denna standard för lastsäkring är inte obligatoriskt, men om den följs så anses bestämmelserna i 7.5.7.1 vara uppfyllda.

## **Del 8 Bestämmelser för fordonsbesättning, utrustning, drift och dokumentation**

### Kapitel 8.1– Allmänna bestämmelser för transportenheter och fordonsutrustning

Texten i 8.1.4.1 överförs i tabellform för att det ska bli tydligare att utläsa vilka krav som gäller rörande utrustning av brandsläckare på en transportenhet.

### Kapitel 8.5 – Tilläggsbestämmelser för särskilda klasser eller ämnen

Tilläggsbestämmelse S3 för transport av smittförande ämnen ändras något. Det läggs till att kraven om brandsläckare i kolumn (4) i tabellen i 8.1.4.1 ska tillämpas.

### Kapitel 8.6 – Restriktioner för passage genom vägtunnlar med fordon som transporterar farligt gods

För transport av farligt gods i begränsade mängder i tunnlar införs restriktioner för begränsade mängder i 8.6.3.3 och 8.6.4. Det anges att farligt gods i begränsade mängder med en bruttovikt över 8 ton på en transportenhet med totalvikt över 12 ton är förbjuden genom tunnlar i kategori E. Det införs även en ny anmärkning 2 som anger att begränsade mängder i containrar eller transportenheter som är märkta enligt IMDG-koden och vars bruttovikt av kollin inte överstiger 8 ton per transportenhet inte omfattas av bestämmelserna (se även ändringar under 1.9.5.2.2 och 1.9.5.3).



## **Del 9 Bestämmelser för tillverkning och godkännande av fordon**

Del 9 innehåller bestämmelser om tillverkning och godkännande av fordon.

### Kapitel 9.2 – Bestämmelser för tillverkning av fordon

Definitionen för AT-fordon i 9.1.1.2 (a) ändras något för att även inkludera MEMU:s.

I 9.2.2.6.3 ändras bestämmelserna om elektriska anslutningar för FL- och EX/III-fordon något. Skyddsnivå IP 54, för anslutningarna mellan motorfordon och släpvagnar, ska vara enligt IEC 60529. Dessutom tillkommer det en EN-standard för dessa anslutningar vilka nu ska vara utformade enligt någon av standarderna ISO 12098:2004, ISO 7338:2003 och EN 15207:2006. Det införs också en fotnot 4 till de två förstnämnda standarderna ovan som anger att ISO 4009, vilken dessa standarder hänvisar till, inte behöver tillämpas.

#### **2.5 Bilaga S – för inrikes transport av farligt gods på väg och i terräng gällande kompletteringar och avvikelser**

I bilaga S finns de för Sverige nationellt gällande avvikelserna som modifierar eller kompletterar bestämmelserna i bilagorna A och B. Bilagorna A och B tillsammans med bilaga S utgör tillämpliga bestämmelser för inrikes transport av farligt gods på väg och i terräng.

Nedan kommenteras de mest väsentliga förändringarna i bilaga S.

#### **Del 10 Transporthandlingar, övergångsbestämmelser, märkning, godkännande av fordon m.m.**

##### Kapitel 10.1 – Övergångsbestämmelser.

#### **2.5 Bilaga S – för inrikes transport av farligt gods på järnväg gällande kompletteringar och avvikelser**

I bilaga S finns de för Sverige nationellt gällande avvikelserna som modifierar eller kompletterar bestämmelserna i bilaga 1. Bilaga 1 tillsammans med bilaga S utgör tillämpliga bestämmelser för inrikes transport av farligt gods på järnväg.

Nedan kommenteras de mest väsentliga förändringarna i bilaga S.

#### **Del 10 Märkning, transporthandlingar, språk, resande, övervakning och lastsäkring**

I avsnitt 10.1.1 har det under många år givits möjlighet för fortsatt användning av vissa äldre fasta tankar (tankfordon), avmonterbara tankar, batterifordon och slamsugartankar. I kommande utgåva kvarstår möjligheten till dessa undantag med oförändrade villkor. MSB planerar dock att till nästa utgåva införa ett slutdatum för användande av dessa fordon.

#### Kapitel 10.6 – Kontroll av brandsläckare

I detta kapitel förtydligar MSB att den som utför kontroll av brandsläckare ska ha den utbildning och erfarenhet som krävs. Avseende det datum som enligt delavsnitt 8.1.4.4 ska anges för nästa kontroll eller längsta tillåtna användningstid så förtydligas i vilken ordningsföljd datumet ska anges och att detta inte får ha passerats. Har datumet passerats uppfyller inte brandsläckare kraven.

### **Del 13 Lokala transporter av farligt gods på väg eller i terräng**

#### Kapitel 13.2– Transporter i anknytning till arbetsområden där anläggnings-, byggnads-, industri-, jordbruks- eller skogsarbete utförs

Tidigare har förarutbildning enligt 8.2.1 inte krävts om transport har skett med långsamtgående fordon, dvs. traktor, terrängvagn eller motorredskap. Depåvagnar är konstruerade för en hastighet av max 30 km/tim

#### Kapitel 10.2 – Uppgifter i transporthandlingar

Enligt kapitel 5.4 tillåts nu användning av andra fraktdokument än CIM-fraktsedel vid internationell järnvägstransport. När dessa används finns det inget krav på att en "RID-ruta" ska kryssas i. Av denna anledning finns det inte längre något behov av en särskild lättnad i bilaga S vad gäller denna uppgift i godsdeklarationen. Texten i 10.2 tas därför bort.

och även om de bogseras vid denna hastighet av fordon som är konstruerade för högre hastigheter har MSB ansett att samma tillämpning av utbildningskravet kan tillämpas som för långsamtgående fordon. Undantagen gäller såväl depåvagnar med IBC-behållare som med tankar konstruerade enligt 13.2.2.5.2. Om depåvagnar transporteras i hastigheter över 30 km/tim ska föraren genomgå grundkurs och specialkurs för tank om depåvagnstanken är konstruerad som tank enligt definitionen i 13.2.2.1 eller grundkurs vid transport av depåvagnar med IBC-behållare.

Texten i 13.2.2.2 har även förtydligats för undantagen avseende tillverkning och godkännande för fordon som ingår i transportenheter med bogserade depåvagnar eller upplastade depåvagnar på trailer. Ingen ändring i sak har skett.

Delavsnitt 13.2.2.5.1 om övergångsbestämmelser för tankar i depåvagnar som tillverkats eller börjat tillverkas före 1 januari 1993 tas bort då dessa bestämmelser har upphört att gälla.

### **Del 16 Transport av farligt gods i mindre förpackningar till återvinning eller bortskaffande**

MSB påminner om att bestämmelserna i denna del längst får fortsätta att användas vid inrikes transport till och med den 30 juni 2015. Med anledning av införandet av förenklade klassificeringskriterier i 2.1.3.5.5 kommer del 16 att tas bort i ADR 2015.

## **Del 18 Särskilda undantag från tillämpning av denna författning**

### Kapitel 18.4 – Multilaterala avtal

Tabellen i detta kapitel uppdateras och kommer att innehålla de avtal som Sverige har undertecknat fram till och med den 30 november 2012. För att få aktuell information om multilaterala avtal som har undertecknats efter detta datum hänvisar MSB till [www.msb.se](http://www.msb.se).

### Kapitel 18.2 – Multilaterala avtal

Tabellen i detta kapitel uppdateras och kommer att innehålla de avtal som Sverige har undertecknat fram till och med den 30 november 2012. För att få aktuell information om multilaterala avtal som har undertecknats efter detta datum hänvisar MSB hänvisar till

Multilaterala avtal ger möjlighet till avsteg från bestämmelserna i ADR enbart i de länder som undertecknat avtalen och de är inte tvingande.

[www.msb.se](http://www.msb.se). Multilaterala avtal ger möjlighet till avsteg från bestämmelserna i RID enbart i de länder som undertecknat avtalen och de är inte tvingande.

### **Del 20 Övriga bestämmelser**

Rutinerna för insändande av provframsidor efter examination av förare har i vissa fall inte fungerat. MSB har därför skärpt kraven så att provresultaten snarast ska sändas till MSB efter en examination. Med "snarast" avses inom någon vecka.

För bestämmelserna om utbildning har vissa övergångsbestämmelser tagits bort eftersom giltighetstiden har passerats.

### 3 Bestämmelsernas effekt

Nedan följer en beskrivning av de konsekvenser föreslagna ändringar kan komma att få på de verksamheter som berörs. Beskrivningen utgår i stort från de frågeställningar som anges i förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Notera att konsekvenserna gäller både ADR-S och RID-S.

#### 3.1 Problembeskrivning

FN/OTIF utvecklar och reviderar fortlöpande 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 föreslagna föreskrifterna föranleds av en sådan revidering och komplettering av ADR/RID.

Samtidigt har MSB utfört en översyn av bestämmelserna i bilaga S till ADR-S och RID-S, det vill säga av bestämmelserna som endast gäller för inrikes transporter.

#### 3.2 Alternativa lösningar

Förutom de möjligheter till lättnader som finns i bilaga S, finns inte några alternativa lösningar till bestämmelserna. Se vidare under avsnittet 1. Bakgrund.

#### 3.3 Vilka berörs av förslaget

Föreslagna föreskrifter berör verksamheter/aktörer i Sverige som är delaktiga i transport av farligt gods. Hit räknas bland annat avsändare, mottagare, tillverkare av tankar och förpackningar och transportörer. I Sverige ska de flesta som i sin verksamhet avsänder eller utför transporter av farligt gods ha en eller flera säkerhetsrådgivare. Säkerhetsrådgivaren ska se till att företaget vidtar 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 kvantiteter som på visst sätt är begränsade per transportenhet.

Omkring 4000 företag har idag säkerhetsrådgivare och berörs av de reviderade föreskrifterna. Denna uppskattning är mycket grov, eftersom det kan finnas ett mörkertal avseende företag som inte har anmält säkerhetsrådgivare till MSB, trots att de omfattas av bestämmelserna. Dessutom omfattas inte de företag som transporterar farligt gods enligt något undantag i ADR-S/RID-S av kravet på säkerhetsrådgivare. MSB har ingen möjlighet att uppskatta antalet sådana företag.

I dagsläget finns cirka 200 utbildningsanordnare i Sverige som är godkända av MSB för att bedriva förarutbildning. De flesta förare som transporterar farligt gods i vägfordon måste genomgå utbildning med tillhörande prov. I dag finns 75000 förare som har avlagt prov. Alla dessa förare berörs inte av förslaget eftersom alla inte arbetar med att transportera farligt gods.

Nuvarande reglering i MSBFS 2011:1 (ADR-S) och 2011:2 (RID-S) berör samma

verksamheter/aktörer.

### 3.4 Överensstämmelse med reglering enligt Europeiska unionen

Förutom de möjligheter till lättnader som finns i bilaga S, följer föreskriftsförslaget helt den reglering som anges av Europeiska unionen. Se vidare under avsnitt 1. Bakgrund.

### 3.5 Kostnader

MSB har ingen möjlighet att uppskatta kostnader som de föreslagna föreskrifterna medför, då det inte är känt

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

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

MSB påminner om att i föregående utgåvor av ADR-S/RID-S infördes förenklade klassificeringskriterier i 2.1.3.5.5. I och med detta kommer del 16 i ADR-S, om transport av farligt gods i mindre förpackningar till återvinning eller bortskaffande, att försvinna. Bestämmelserna i denna del får fortsätta att användas vid inrikes transport till och med 30 juni 2015. Det kommer bland annat att krävas att nya rutiner utformas för klassificering och att nya förpackningar anskaffas. Borttagandet av dessa nationella bestämmelser kommer att leda till stora kostnader för de företag/myndigheter som är involverade vid transport av farligt gods som avfall.

I och med att det i ADR-S införs restriktioner i tunnlår för begränsade mängder med en bruttovikt över 8 ton på en transportenhet med totalvikt över 12 ton så kan det uppstå kostnader för transportörer, eftersom dessa då måste välja andra vägar än att transportera godset i tunnlår.

Förutom ovan nämnda specifika kostnader kommer även kostnader att uppstå i samband med de utbildnings- och informationsinsatser som krävs. Det finns inget krav på utbildning, men de förändrade bestämmelserna kräver en viss arbetsinsats antingen genom självstudier eller genom intern eller extern utbildning. Eftersom utbildningens omfattning beror på verksamhetens art och storlek, är det svårt att göra en uppskattning av kostnaderna. Det gäller för både stora och små företag, myndigheter och organisationer.

### 3.6 Tidsåtgång

MSB bedömer att ett utbildnings- eller informationsbehov motsvarande 0,5 till 1,0 arbetsdagar kan behövas för personer som dagligen hanterar bestämmelserna i ADR-S/RID-S. Antalet företag och personer som omfattas samt kostnaderna för insatserna är svåra att kvantifiera.

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 2 arbetsdagar krävs för säkerhetsrådgivarnas inläring.

I dagsläget finns cirka 200 utbildningsanordnare i Sverige som är godkända av MSB för att bedriva s.k. förarutbildning. Utbildningsanordnarnas lärare behöver en viss inläring till följd av ändringarna.

Personal hos de myndigheter som bedriver tillsyn över tillämpningen av föreskrifterna bedöms ha ett utbildningsbehov av 2 arbetsdagar för att sätta sig in i de reviderade föreskrifterna.

Då små företag oftast har en organisation som innebär att färre personer ska utföra fler uppgifter är det troligt att den ovan nämnda utbildnings- och informationsinsatsen är mer omfattande än för stora företag. MSB bedömer att insatsen motsvarar 1,0 dagar, men den kan variera beroende på verksamhetens art.

### **3.7 Informationsinsatser**

För att underlätta utbildnings- och informationsinsatserna avser MSB att via myndighetens "Nyhetsbrev" (e-brev) och hemsida informera övergripande om de mest väsentliga förändringarna. Vidare kommer befintligt informationsmaterial att successivt revideras i enlighet med ändringarna. MSB planerar att anordna informationsträffar i syfte att informera om de ändringar som införts i föreskrifterna.

Särskilda informationsinsatser till småföretag är inte planerade.

### **3.8 Konkurrensförhållanden**

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 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 små företag som normalt inte medverkar i en transport av farligt gods.

### **3.9 Reglernas övriga påverkan**

I nuvarande förslag till föreskrifter kan följande ändringar nämnas som bedöms att innebära lättnader från bestämmelserna för både små och stora företag.

Undantaget som anges i särbestämmelse 636 för transport av gas i gasflaskor revideras. Detta undantag gäller nu även för UN 1066 förutom UN 1013. De nya bestämmelserna underlättar transport av så kallade "kolsyrepatroner".

Tre UN-nummer (UN 0012, 0014 och 0055) kan nu transporteras enligt lättnaderna som begränsad mängd. Det är första gången som det ges möjlighet för explosiva ämnen och föremål att transporteras enligt kapitel 3.4.

MSB föreslår dessutom att det ska vara möjligt att bogsera depåvagnar efter annat fordon även om föraren enbart har grundutbildning enligt 8.2.1 och under förutsättning att hastigheten är högst 30 km/tim. Det krävs således inte tankutbildning för sådana transporter. Dessutom krävs det inte att fordonet som bogserar depåvagnen uppfyller bestämmelserna i del 9 i ADR avseende tillverkning och godkännande.

### **3.10 Konsekvenser för små företag**

Bestämmelser 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 medföra en högre arbetsbörda proportionellt sett för små företag. Beroende på ADR-överenskommelsens och direktivens utformning är det emellertid inte möjligt att införa särregler för dessa företag.

I 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 små företag som normalt inte medverkar i en transport av farligt gods.

Omkring 1700 småföretag (med färre än 50 anställda) har idag säkerhetsrådgivare och berörs av de reviderade föreskrifterna. Denna uppskattning är mycket grov, eftersom det finns ett stort mörkertal avseende företag som inte har anmält säkerhetsrådgivare till MSB, trots att de omfattas av bestämmelserna. Dessutom omfattas inte de företag som transporterar farligt gods enligt något undantag i ADR-S/RID-S av kravet på säkerhetsrådgivare. MSB har ingen möjlighet att uppskatta antalet sådana företag.

### **3.11 Efterlevnad av regler**

Efterlevnaden av bestämmelserna kontrolleras av respektive tillsynsmyndighet enligt vad som anges i förordningen (2006:311) om transport av farligt gods.