



Datum
2018-07-03

Diariernr
MSB 2018-00774 (ADR-S)
MSB 2018-00775 (RID-S)

Ert datum

Er referens

Avdelningen för utveckling av samhällsskydd
Enheten för säker hantering av farliga ämnen
Camilla Oscarsson
+46 10 240 5430
camilla.oscarsson@msb.se

Konsekvensutredning avseende förslag till Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter om transport av farligt gods 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 föreskriftsförslagen, ingår båda utredningarna i detta dokument. I vänstra kolumnen anges konsekvenser för transport av farligt gods på väg och terräng, och i den högra kolumnen anges konsekvenser för farligt gods på järnväg. Där texten löper över hela sidan är konsekvenserna likartade 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 beslutas av arbetsgrupp WP.15 inom FN (Förenta Nationerna). 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. Efter varje avslutat möte informerar MSB dels på hemsidan dels via mail till branschorganisationer och myndigheter resultatet av mötena.

Vid de regelbundet återkommande mötena inom WP.15 företräds även näringslivet av internationella branschorganisationer såsom

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 fördragsstat 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 beslutas av RID:s expertgrupp inom OTIF (Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail). 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. Efter varje avslutat möte informerar MSB dels på hemsidan dels via mail till branschorganisationer och myndigheter resultatet av mötena.

Vid de regelbundet återkommande mötena inom OTIF företräds även näringslivet av internationella branschorganisationer såsom UIC (International Union of Railways), UIP

IRU (International Road Transport Union), European Liquefied Petroleum Gas Association (AEGPL) 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. Det nu föreliggande förslaget till föreskrifter föränleds 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 anger 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. Efter att beslut har fattats vid internationella möten har MSB inte mandat att genomföra ändringar i dessa bilagor.

Bilaga S innehåller samtliga avvikelser som gäller nationellt för Sverige. Dessa avvikelser modifierar eller kompletterar bilagorna A och B.

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

(International Union of Private Wagons), 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. Det nu föreliggande förslaget till föreskrifter föränleds 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 anger övergripande bestämmelser, såsom tillämpningsområde, definitioner och övergångsbestämmelser.

Bilaga 1 innehåller en översättning motsvarande bilaga I (RID) till bihang 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. Efter att beslut har fattats vid internationella möten har MSB inte mandat att genomföra ändringar i bilagan.

Bilaga S innehåller samtliga avvikelser som gäller nationellt för Sverige. Dessa avvikelser modifierar eller kompletterar bilaga 1.

Vissa avsnitt i del 1 i bilaga 1 saknar MSB bemyndigande att sätta i kraft eftersom de vänder sig till andra myndigheter eller regleras genom andra bestämmelser. Sådana avsnitt är gråmarkerade och gäller inte som föreskrifter.

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

2.1 Ikraftträdande

MSB:s förslag till föreskrifter föreslås träda i kraft den 1 januari 2019, vilket överensstämmer med ikraftträdandet för de internationella och officiella utgåvorna av ADR (engelska, franska och ryska). Del 20, utbildning av förare som transporterar farligt gods, föreslås istället att träda i kraft 1 mars 2019.

2.2 Förslag till inledande föreskrifter (ADR-S)

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

2.3 Övergångsbestämmelser

Övergångsbestämmelserna i de inledande föreskrifterna har ändrats i enlighet med vad FN har fastställt samt kompletterats med ikraftträdandedatum för ändrade bestämmelser i del 20, utbildning av förare som transporterar farligt gods. Föreskrifterna föreslås träda i kraft den 1 januari 2019. De nu gällande föreskrifterna i MSBFS 2016:8 (ADR-S) får tillämpas under en övergångsperiod till och med den 30 juni 2019, om inget annat anges i bestämmelserna i ADR-S. Däremot bör observeras att de nuvarande bestämmelserna som anges i dagens del 20 (ADR-S 2016:8) endast gäller fram till och med 2019-02-28.

2.4 Ändringar i bilagorna A, B och S

Nedan redovisas kortfattat ett urval av de ändringar av bilagorna A och B och S som bedöms vara av störst betydelse. Ändringarna redovisas kronologiskt från del 1 och framåt.

2.1 Ikraftträdande

MSB:s förslag till föreskrifter föreslås träda i kraft den 1 januari 2019, vilket överensstämmer med ikraftträdandet för de internationella och officiella utgåvorna av RID (engelska, franska och tyska).

2.2 Förslag till inledande föreskrifter (RID-S)

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

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 2019. De nu gällande föreskrifterna i MSBFS 2016:9 (RID-S) får tillämpas under en övergångsperiod till och med den 30 juni 2019, om inget annat anges i bestämmelserna i RID-S.

2.4 Ändringar i bilaga 1 och S

Nedan redovisas kortfattat ett urval av de ändringar av bilaga 1 och S som bedöms vara av störst betydelse. Ändringarna redovisas kronologiskt från del 1 och framåt.

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 tillämpning

Undantaget som finns i 1.1.3.1 (b) om transport av maskiner eller utrustning som inte specifikt nämns i ADR-S eller RID-S och som i sin konstruktion eller driftsutrustning innehåller farligt gods stryks och bestämmelserna flyttas till avsnitt 2.1.5 och särbestämmelserna 301, 667 och 672 som gäller för föremål, UN 3363 och 3537-3548.

I tabellen i 1.1.3.6.3 (för s.k. ”värdeberäknad mängd”) sker vissa ändringar. Bland annat tillkommer det nya UN-nummer för föremål (UN 3537-3548) i transportkategori 4, UN 3537-3548. Det förtydligas även vad som avses med ”högsta tillåtna totalmängd per transportenhet” för föremål så att det framgår att det är totalvikten i kg för föremålet utan förpackning som ska beaktas i beräkningarna. Dessutom införs en ny fotnot för kolumn (3) i tabellen som klargör vad som avses med beräkningssystemet som finns för begränsningen av på maximalt värde per transportenhet på 1000. Det sker även ändring i 1.1.3.6.4 och i 5.4.1.1.1 (f) med hänsyn till beräkningssystemet. I godsdeklarationen ska nu både den totala mängden farligt gods och det beräknade värdet för varje transportkategori anges.

Kapitel 1.2 – Definitioner och måttenheter

I listan över definitioner i 1.2.1 införs nya definitioner för bland annat ”diameter (för tankskal)”, ”skyddsbeklädnad” samt ”gasflaska med gjuten skyddskapsel (”overmoulded”).

Vidare revideras ett begränsat antal befintliga definitioner, däribland ”lufttätt försluten tank” och ”kontrolltemperatur”.

Kapitel 1.6 – Övergångsbestämmelser

I 1.6.1.1 införs den sedvanliga övergångsperioden på sex månader för tillämpningen av bilagorna A och B. Därmed är det tillåtet att använda de bestämmelser som gäller till och med den 31 december 2016, det vill säga nuvarande bestämmelser i MSBFS 2016:8 (ADR 2017), fram till och med den 30 juni 2019, om inget annat anges i bestämmelserna.

I 1.6.1.1 införs den sedvanliga övergångsperioden på sex månader för tillämpningen av bilaga 1. Därmed är det tillåtet att använda de bestämmelser som gäller till och med den 31 december 2016, det vill säga nuvarande bestämmelser i MSBFS 2016:9 (RID 2019), fram till och med den 30 juni 2019, om inget annat anges i bestämmelserna.

Övergångsbestämmelserna ibland annat 1.6.1.21 (ADR), 1.6.1.25, 1.6.1.35 (ADR), 1.6.1.37 (RID), 1.6.1.39, 1.6.1.40, 1.6.1.42, 1.6.3.15 (RID), 1.6.3.17 (ADR), 1.6.3.42, 1.6.4.15, 1.6.4.38, 1.6.4.44 och 1.6.4.45 tas bort eftersom det slutdatum som angavs nu har passerats. Detta innebär bland annat att gasflaskor med en vattenvolym på högst 60 liter som är märkta med ett UN-nummer enligt de bestämmelser som gällde till och med den 31 december 2012 nu måste uppfylla storlekskraven för UN-

nummer och bokstäverna "UN" i 5.2.2.1, (se 1.6.1.25). De litiumbatterier som transporteras enligt särbestämmelse 188 måste nu märkas enligt 5.1.2.9.2. Det är alltså inte längre möjligt att använda de bestämmelser som gällde till och med den 31 december 2016, (se 1.6.1.39). Dessutom måste kollin med litiumbatterier vara försedda med etikett 9A istället för etikett nr. 9, (se 1.6.1.42). För UN 2381, Dimetylsulfid, är det inte längre möjligt att använda tankkoden LGBF, utan nu gäller istället tankkoden L4BH (1.6.3.42, 1.6.4.45). Dessutom får inte UN-tankinstruktion T4 längre användas, då det anges i 1.6.4.44 att TP 38 och TP 39 upphör att gälla och istället gäller tankinstruktion T7.

MSB påminner om att övergångsbestämmelserna i 1.6.1.30 kommer att upphöra den 31 december 2019. Etiketterna som gällde till och med den 31 december 2014 (ADR/RID 2013) får användas till och med detta datum. Därefter måste etiketterna uppfylla bestämmelserna i 5.2.2.2.1.1 som infördes från och med den 1 januari 2015 (ADR/RID 2015).

Intyget om förarutbildning (ADR-intyg) som utfärdats enligt förlagan i 2009 års utgåva får inte användas längre. Sista dagen för dessa intyg var 1 juni 2017 (se 1.6.1.21).

Tankar avsedda för transport av ämnen i klass 3, förpackningsgrupp I, med ångtryck vid 50 °C på högst 175 kPa (1,75 bar) (absoluttryck), som tillverkats före den 1 juli 2007 och tillordnats tankkoden L1.5BN måste nu uppfylla kraven enligt tankkod LGBN för dessa ämnen (se 1.6.3.17).

I och med att 1.6.1.37 tas bort upphör möjligheten att använda förminskade storetiketter.

I 1.6.5.4 anges att vid tillverkning av EX/II-, EX/III-, FL- och AT-fordon får bestämmelserna i del 9 som gäller till den 31 december 2018 användas till och med den 31 mars 2020.

Kapitel 1.9 – Transportrestriktioner genom behörig myndighet

I 1.9.5.2.2 under tunnelkategori B införs "UN 3529" och under tunnelkategori D införs "UN 3528".

Del 2 Klassificering

Del 2 innehåller bestämmelser om klassificering av ämnen och föremål.

Kapitel 2.1 – Allmänna bestämmelser

I 2.1.4.3 införs förenklade bestämmelser för mycket små mängder prover av energetiska ämnen som ska transporteras för testning. Dessa ämnen får transporteras som UN 3223, självreaktiv vätska typ C, eller UN 3224, självreaktivt fast ämne typ C, i klass 4.1 under särskilda villkor och proverna ska vara förpackade enligt förpackningsinstruktion P520, (se särbestämmelserna för förpackning PP94 och PP95)

I 2.1.5 införs bestämmelser om hur föremål som innehåller farligt gods ska klassificeras. Begreppet ”föremål” omfattar även maskiner, utrustning och andra typer av anordningar. Om det redan finns en benämning med UN-nummer angivet för ett föremål, (exempelvis UN 2857 kylmaskiner, UN 2990 livräddningsutrustning, UN 3506 kvicksilver i tillverkade föremål) så ska detta fortsätta att användas. Det befintliga UN 3363, farligt gods i maskiner/utrustning, får användas endast i de fall mängden farligt gods understiger begränsad mängd för det specifika ämnet i föremålet.

Kapitel 2.2 – Särskilda bestämmelser för de enskilda klasserna

Texterna i testhandboken för tester av knallsatser revideras och US knallsatstest inkluderas som ett alternativt test till HSL knallsatstest. Som en konsekvens av detta sker ändringar i 2.2.1.1.7.1 (a) och i 2.2.1.1.7.5, dels i Anm.2 och dels i tabellen för fyrverkeritypen ”vattenfall”.

I 2.2.51.1.3, 2.2.51.1.5, 2.2.51.1.7 och 2.2.51.2.2 sker ändringar för ammoniumnitratbaserade gödselmedel. Det har gjorts en översyn av bestämmelserna för klassificering av dessa gödselmedel eftersom dessa upplevdes som oklara och komplicerade. I huvudsak har befintliga bestämmelser förtydligats genom ny text i testhandboken, i FN-rekommendationerna och i ADR/RID.

I delavsnitt 2.2.8 införs text med reviderade kriterier för frätande ämnen. Arbetet med att ta fram dessa kriterier har tagit lång tid och innebär ett steg mot harmonisering av klassificeringskriterier för transport med kriterierna för hantering och överlåtelse enligt CLP-förordningen.

I 2.2.9.1.7 (f) införs bestämmelser gällande så kallade hybridbatterier av litium (se SP387). Dessutom införs i (g) ett krav om att en testrapport ska upprättas för varje typ av cell eller batteri. Hur denna rapport ska se ut anges i ett nytt avsnitt i testhandboken. Det införs övergångsbestämmelser i 1.6.1.47 som anger att celler och batterier som inte uppfyller bestämmelserna i (g) får fortsätta att transporteras till och med den 31 december 2019, (se även SP188 och SP387).

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

Del 3 innehåller bland annat en förteckning, tabell A, över samtliga UN-nummer som finns upptagna i ADR/RID. För varje ämne som finns upptaget i tabellen anges vilka särskilda bestämmelser som gäller för ämnet. Bestämmelserna anges i form av olika koder.

I 3.1.2.6 (b) flyttas nuvarande text i (b) till en ny punkt (c).

I 3.1.2.6 (b) tillförs ny text om när temperaturkontroll tillämpas för stabilisering av ett ämne. Uttrycket "temperaturkontroll" ska läggas till som en del av den officiella transportbenämningen. Ämnen som kräver temperaturkontroll är förbjudna för transport på järnväg.

Kapitel 3.2 – Förteckning över farligt gods (tabell A)

I tabell A införs ett tiotal nya UN-nummer (UN 3535-3548). Dessutom görs ett antal ändringar för enskilda UN-nummer såsom benämningar, beskrivningar, klassificeringar, särbestämmelser, förpackningssätt och tunnelkoder.

Bland de nya UN-nummer kan särskilt nämnas UN 3537-3548 som gäller för föremål. Dessa UN-nummer tillhör klass 2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 8 och 9. Kopplat till dessa UN-nummer införs villkor även för UN 3363. Dessutom införs ett nytt UN-nummer (UN 3536) för en typ av elverk som drivs av litiumbatterier. Litiumbatterierna sitter fastmonterade i en lastbärare (ex container) och batterierna producerar el som kan användas för att driva bland annat maskiner och utrustning. Dessa elverk är jämförbara med vanliga elverk som drivs av diesel och bensin.

Kapitel 3.3 – Särbestämmelser för vissa ämnen eller föremål

I listan över särbestämmelser i 3.3.1 revideras vissa bestämmelser medan några stryks och ett antal nya tillkommer. I tabell A, kolumn 6, framgår vilka särbestämmelser som gäller för varje specifikt ämne.

Ändringar i följande särbestämmelser kan nämnas särskilt:

Särbestämmelse 186, 193 och 307

Dessa tre särbestämmelser handlar om ammoniumnitratbaserade gödselmedel (UN 2067 och UN 2071). SP186 har tagits bort helt, medan SP193 och SP307 har reviderats. Det anges att klassificering ska ske enligt testhandboken del III avsnitt 39, men de specifika restriktioner som anges i 2.2.51.2.2 måste fortfarande beaktas.

Särbestämmelse 188

Det sker ett flertal ändringar i denna särbestämmelse som gäller för litiumbatterier. Bland annat införs en anmärkning efter punkten (b) som anger att lättnaden endast kan tillämpas för ett hybridbatteri när totalmängden för alla primära litiumceller är högst 1,5 g litium och kapaciteten för alla celler med litiumjoner är högst 10 Wh. I punkten (f) förtydligas hur märkning ska ske när kollin placeras i en overpack. Om märket för litiumbatterier syns igenom en overpack krävs ingen ytterligare märkning, men om märkningen inte syns igenom en overpack, ska den märkas med uttrycket "Overpack" samt med märket för litiumbatterier enligt figur 5.2.1.9.2. Till punkten (f) införs en ny anmärkning som förtydligar att kollin som är förpackade, märkta med litiumbatterier enligt figur 5.2.1.9.2 samt etiketterade med etikett nr 9A enligt ICAO-TI anses uppfylla lättnaden som anges i denna särbestämmelse. Slutligen tillkommer ett förtydligande i punkten (h) om vad som avses med utrustning.

Särbestämmelse 240, 312, 385, 388, 666

Bestämmelserna rör fordon som transporteras som last (UN 3166 och 3171) samt utrustning (UN 3171) som drivs av våta batterier och natriumbatterier (ej litiumbatterier). Litiumbatterier i utrustning klassificeras som UN 3091 eller 3481. För att förenkla reglerna för fordon och utrustning har SP240, 312 och 385 tagits bort och istället har bestämmelser införts i en enda särbestämmelse, SP388. En mindre konsekvensändring sker även i SP666.

Särbestämmelse 363

Särbestämmelsen gäller för motorer och maskiner (UN 3528, 3529 och 3530) som drivs av bränsle via förbränningssystem. Dessa UN-nummer tillhör klass 2, 3 respektive 9, (se även 1.9.5.2.2). Texten under punkten (g) delas upp i flera punktsatser. Dessutom krävs numera att fordon som transporterar dessa maskiner och motorer och som innehåller farligt gods över vissa mängder ska vara försedda med orangefärgade skyltar när de passar genom en tunnel som har restriktioner för farligt gods.

Särbestämmelse 376

Denna särbestämmelse gällande transport av skadade litiumbatterier revideras. "Extra farliga batterier" kan numera transporteras enligt två nya förpackningsinstruktioner, P911 och LP906. Det finns fortfarande möjlighet för behöriga myndigheter (MSB i Sverige) att ange alternativa förpackningsmetoder. Med "extra farliga batterier" avses batterier som är benägna att snabbt falla isär, reagera farligt, alstra lågor eller generera farlig värmeutveckling eller avge giftiga, frätande eller brandfarliga gaser eller ångor under normala transportförhållanden.

Särbestämmelse 387

Denna särbestämmelse förtydligar att hybridbatterier som uppfyller 2.2.9.1.7 (f) kan klassificeras som UN 3090 eller 3091, (se även 2.2.9.1.7 (f) och SP188).

Särbestämmelse 389

Särbestämmelsen anger vad som gäller vid transport av det elverk som drivs av litiumbatterier (UN 3536) installerade i en lastbärare. Lastbäraren ska förses med storetikett 9 och orangefärgade skyltar, (se även kapitel 3.2).

Särbestämmelse 392 och 660

SP392 införs som innehåller bestämmelser för inneslutningssystem för gasbränsle (UN 1011, 1049, 1075, 1954, 1965, 1969, 1971 och 1978) konstruerade för att monteras i fordon. Dessa gaser var tidigare tilldelade särbestämmelse 660, men bestämmelserna fördes över till SP392 i och med harmoniseringsarbete med övriga transportslag. Bestämmelserna i 4.1.4.1 och kapitel 6.2 behöver inte följas när systemen transporteras för bortskaffande, återvinning, reparation, kontroll, underhåll eller från tillverkning till en fordonsmonteringsanläggning, förutsatt att vissa villkor uppfylls.

SP660 revideras och gäller nu för inneslutningssystem för gasbränsle med UN 1002, 1006, 1013, 1046, 1056, 1058, 1065, 1066, 1080, 1952, 1956, 2036, 3070, 3163, 3297, 3298 och 3299. Det anges dessutom att villkoren som anges i SP392 ska följas.

Särbestämmelse 636 och 670

SP636 som gäller för transport av använda batterier för transport till mellanliggande bearbetningsanläggningar för bortskaffande eller återvinning, revideras. De bestämmelser som tidigare varit giltiga för litiumceller och batterier i utrustning från privata hushåll som samlats in och överlämnas för transport till sanering, demontering, återvinning eller bortskaffande flyttas till en ny särbestämmelse, SP670. I denna anges alla de villkor som ska följas vid transport av utrustning (avfall) som innehåller litiumbatterier.

Särbestämmelse 672

Som tidigare nämnts införs nya UN nummer (UN 3537-3548) som gäller för föremål som innehåller farligt gods. Med föremål avses även maskiner, utrustning och andra typer av anordningar. I de fall föremålen innehåller farligt gods som understiger begränsade mängder för det faktiska ämnet som transporteras så får UN 3363 tillämpas. Till UN 3363 finns en ny SP672 tillordnad och denna anger att föremålen får undantas från bestämmelserna i ADR/RID under vissa givna villkor.

Särbestämmelse 674

I denna bestämmelse anges en alternativ metod för återkommande kontroll på gasflaska med gjuten skyddskapsel som får användas istället för den som anges i 6.2.1.6.1.

Särbestämmelse 673

Även denna bestämmelse gäller för föremål som innehåller farligt gods (UN 3537-3548). Här anges att bestämmelserna i kapitel 1.10, 5.3, 5.4.3 och 7.2 inte behöver tillämpas.

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 storförpackningarP006, LP903

Dessa nya förpackningsinstruktioner anger hur föremål som innehåller farligt gods (UN 3537-3548) ska förpackas.

P200

I punkterna (10), (11), (12) och (13) tas vissa standarder bort, några tillkommer och vissa revideras.

P520

Här anges hur små prover av energetiska ämnen (UN 3223 och 3224) ska vara förpackade enligt särbestämmelserna för förpackningen PP94 och PP95.

P620

Förpackningsinstruktionen för transport av smittförande ämnen med UN 2814 och 2900 revideras i punkten (3) för att tydliggöra vad som gäller för primärkärlet eller sekundärförpackningen angående invändigt tryck och temperaturskillnader från -40 °C till och med +55 °C.

P907

Förpackningsinstruktionen gäller för UN 3363 som kan användas när föremålen innehåller farligt gods i sådana mängder att värdet för begränsad mängd för det aktuella ämnet i föremålet underskrids.

P911 och LP906

I dessa två förpackningsinstruktioner anges hur ”extra farliga litiumbatterier” ska transporteras.

LP905

En helt ny förpackningsinstruktion införs för UN 3090, 3091, 3480 och 3481 för litiumbatterier med produktionsserier på högst 100 batterier eller för produktionsprototyper av sådana batterier som förpackas i storförpackningar. Sedan tidigare finns även P910 som gäller när batterierna förpackas i mindre förpackningar.

I 4.1.6.15, som rör särskilda förpackningsbestämmelser för gods i klass 2 och för gods i andra klasser som tillordnats förpackningsinstruktion P200, har vissa ISO-standarder för UN-tryckkärl reviderats.

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

För brom (UN1744) revideras särbestämmelsen för UN-tankar, TP 10. En tömd, ej rengjord UN-tank får transporteras tre månader efter utgångsdatum för den senaste återkommande provningen eller kontrollen av blybeklädnad i syfte att genomföra nästa provning eller kontroll av blybeklädnad före återfyllning.

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

I 4.3.4.1.3 angående tankhierarki så placeras informationen i en tabell istället för punktform.

En ny särbestämmelse TU42 införs i 4.3.5 som gäller för ADR/RID-tankar. Det anges att användningen av tankar med aluminiumlegering regleras för vissa ämnen som är frätande. Användningen av tankarna beror på vilket pH-värde ämnet har. Följande ämnen har fått TU42 tilldelade: UN 1755 II och III, 1778 II, 1779 II, 1788 II och III, 1789 II och III, 1791 II och III, 1803 II, 1805 III, 1814 II och III, 1819 II och III, 1824 II och III, 1830 II, 1832 II, 1840 III, 1906 II, 2031 II, 2581 III, 2582 III, 2586 III, 2693 III, 2796 II, 3264 II och III och 3266,II och III. Kopplat till dessa ändringar införs övergångsbestämmelser i 1.6.3.48 och 1.6.4.50 som anger att cisternvagnar, tankfordon, avmonterbara tankar och tankcontainrar som användes före den 1 januari 2019 för att transportera ämnen med pH-värde lägre än 5 och högre än 8, får fortsätta att användas för att transportera sådana ämnen till och med den 31 december 2026.

För UN 1744, brom, som transporteras i ADR/RID-tankar införs TU43 med liknande bestämmelse enligt vad som införs i TP10 för ämnet i UN-tankar. Det anges att tömda ej rengjorda tankar får transporteras tre månader efter utgångsdatum för den senaste återkommande provningen av beklädnad, i syfte att genomföra nästa provning eller kontroll av beklädnaden före återfyllning.

Del 5 Bestämmelser för avsändning

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

Kapitel 5.2 – Märkning och etikettering

I 5.2.1.5 ändras bestämmelserna om vilket språk den officiella transportbenämningen för explosiva ämnen i klass 1 ska anges med på kollin. Krav ställs på att märkningen ska finnas på ett eller flera språk, varav ett språk måste vara engelska, franska eller tyska.

För UN 3363 läggs bestämmelser till i 5.2.1.10.1 så att riktningspilar krävs i de fall det är nödvändigt på grund av vätskan i föremålet.

Ett helt nytt delavsnitt införs i 5.2.2.1.12 som anger särskilda bestämmelser för etikettering av föremål som innehåller farligt gods (UN 3537-3548). Även här anges bestämmelser om när riktningspilar måste användas.

Beskrivningen för utformningen av etiketter enligt 5.2.2.2.1.1.2 revideras angående de krav som finns gällande begränsningslinjen som bildar diamantformen för etiketten. Kravet på linjens bredd stryks och det specifika avståndskravet mellan linje och ytterkant mjukas upp och tillåts vara ungefär 5 mm. Denna ändring gäller även för storetiketter i 5.3.1.7.1.

Motsvarande ändring angående begränsningslinjen görs i 5.2.2.2.1.1.3 som handlar om minskning av dimensioner av etiketter revideras i de fall kollits storlek kräver det. Samma ändring införs även för storetiketter i 5.3.1.7.1.

Utformningen av delavsnitt 5.2.2.2 om förlagor för etiketter ändras och presenteras istället i tabellform.

Kapitel 5.3 – Storetiketter och märkning

I 5.3.1.1.1 tillkommer ett krav på att storetiketter ska vara väderbeständiga och en varaktig märkning ska säkerställas under hela transporten.

Även i 5.3.3 om märkning för ämnen som transporteras vid förhöjd temperatur anges att märkningen ska vara väderbeständig och att en varaktig märkning säkerställs under hela transporten.

Kapitel 5.4 – Dokumentation

I och med ändringen i 1.1.3.6 ("värdeberäknad mängd") avseende det beräkningssystem som finns för begränsningen av maximalt värde per transportenheten på 1000 så ändras 5.4.1.1.1 (f) angående den information som ska anges i godsdeklarationen. I godsdeklarationen ska nu både den totala mängden farligt gods och det beräknade värdet för varje transportkategori anges, (se även 1.1.3.6).

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, IBC-behållare, storförpackningar, tankar och bulkcontainrar

I 6.1.5.8.1 och 6.5.6.14.1 om uppgifter som ska finnas i en provningsrapport så tillkommer att för plastförpackningar och IBC-behållare av plast så ska temperaturen på det använda vattnet vid provning med invändigt tryck (vätsketryckprovning) anges.

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

I delavsnitt 6.2.1.6.1 om återkommande kontroll och provning av återfyllningsbara tryckkärl ändras anmärkning 2 och 3 något. I anmärkning 2 som gäller för sömlösa gasflaskor och storflaskor av stål anges nu att kontroll av tryckkärllets invändiga skick samt vätsketryckprovningen får ersättas med metoder som anges i ISO 16148:2016. Även i anmärkning 3 anges att för sömlösa gasflaskor av aluminiumlegeringar och för sömlösa gasflaskor av stål får kontroll av tryckkärllets invändiga skick samt vätsketryckprovningen ersättas med ultraljudstest som utförs enligt specificerade standarder.

I tabellen för 6.2.2.1.1 för konstruktion, tillverkning och första kontroll och provning av UN-gasflaskor där standarder anges sker några få ändringar. En standard tillkommer och för en standard anges ett slutdatum för hur länge den får följas vid tillverkning.

I tabellen i 6.2.2.1.2 för konstruktion, tillverkning och första kontroll och provning av UN-storflaskor införs en ny standard.

Ett nytt delavsnitt 6.2.2.1.8 för UN-tryckkärl förs in. För konstruktion, tillverkning och första kontroll och provning av UN-tryckfat införs tre standarder som ska följas, med undantag av att bestämmelserna gällande systemet för bedömning av överensstämmelse samt godkännande ska vara enligt 6.2.2.5.

I delavsnitt 6.2.2.4 om återkommande kontroll och provning separeras standarderna för UN-gasflaskor och UN-metallhydridlagringssystem och visas istället i varsin tabell.

Ett nytt delavsnitt 6.2.3.5.3 införs för icke UN-tryckkärl. Det anges att den återkommande kontroll och provning som ska ske enligt 6.2.3.5.1 kan få ersättas enligt dessa nya alternativa metoder.

I 6.2.3.5.4 införs bestämmelser om återkommande kontroll och provning för gasflaskor med gjuten skyddskapsel som ska uppfylla 6.2.3.5.3.1 och att dessa ska uppfylla de krav som anges i SP674. Detta gäller för UN 1011, 1075, 1965, 1969 och 1978, (se även 1.2, SP674).

I 6.2.3.6.1 förtydligas att bedömningen av överensstämmelse av ventiler och andra tillbehör som har en direkt säkerhetsfunktion för ej återfyllningsbara tryckkärl inte får genomföras separat från tryckkärlen som de är monterade på.

Tabellerna i 6.2.4.1 och 6.2.4.2 ändras och det tillkommer några standarder och några revideras.

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

Det sker vissa ändringar i 6.8.2.1.23 angående kontroll av svetsfogar i tankgavlarna. Till dessa införs övergångsbestämmelser i 1.6.3.51 och 1.6.4.53 som anger att tankar som tillverkats före 1 juli 2019 och som inte uppfyller de nya bestämmelserna får fortsätta att användas.

I 6.8.2.2.3 anges att flamskydd på luftningsutrustning ska vara lämpligt för den ånga som avges från de transporterade ämnena och dess temperaturintervall och tillämpning. De ska uppfylla kraven och provningarna enligt EN ISO 16852: 2016. Till dessa införs övergångsbestämmelser i 1.6.3.50 och 1.6.4.52 som anger att tankar som tillverkats före 1 juli 2019 och som inte uppfyller de nya bestämmelserna i sista stycket i 6.8.2.2.3 ändå får fortsätta att användas.

I 6.8.2.2.10 förändras villkoren för tankar som räknas som lufttätt förslutna och som är utrustade med säkerhetsventiler vilka föregås av sprängbleck.

Ett nytt delavsnitt införs i 6.8.2.2.11 och detta handlar om att nivåmätare av glas och nivåmätare av annat lämpligt genomskinligt material, vilka är i direkt förbindelse med innehållet i tanken, inte får användas. Till dessa införs övergångsbestämmelser i 1.6.3.52 och 1.6.4.54 som innebär om att tankar som tillverkats före 1 juli 2019 och som inte uppfyller de nya bestämmelserna får fortsätta att användas.

I certifikatet som intygar att den kontrollerade tanktypen uppfyller alla bestämmelser i 6.8.2.3.1 anges att godkännandenumret ska bestå av nationalitetsbeteckningen för alla typer av tankar. Detta har tidigare endast funnits för tankcontainrar. I 1.6.3.53 införs övergångsbestämmelser som innebär att tankar som typgodkänts före 1 juli 2019 och som inte uppfyller de nya bestämmelserna får fortsätta att användas.

I 6.8.2.4.2 och 6.8.2.4.3 så anges nu att en innerbeklädnad (liner) ska undersökas visuellt för att eventuella skador ska upptäckas. I de fall defekter förekommer ska beklädnadens skick utvärderas med lämpligt prov.

6.8.2.6.1 och 6.8.2.6.2 ändras och det införs några standarder samt anmärkningar till standarder.

I slutet av delavsnitt 6.8.3.2.9 tillkommer krav på säkerhetsventiler. Ventilerna ska konstrueras för att förhindra att främmande ämnen eller vatten tränger in som kan försämra deras funktion. Eventuellt skydd ska inte försämra deras prestanda. I 1.6.3.47 och 1.6.4.49 införs tillhörande övergångsbestämmelser för tankar som tillverkats före 1 juli 2019 och som inte uppfyller de nya bestämmelserna. Det innebär att de får användas till den första mellanliggande eller återkommande kontrollen efter den 31 december 2021.

Del 7 Bestämmelser för transport, lastning, lossning och hantering

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

Kapitel 7.1 – Allmänna bestämmelser

I 7.1.7 har det gjorts en översyn över bestämmelserna för självreaktiva ämnen (4.1), organiska peroxider (5.2) och av ämnen som är stabiliserade genom temperaturkontroll. Detta för att få bestämmelserna mer tydliga och enhetliga. I och med detta införs bland annat även ändringar i 2.2.41.1., 2.2.52.1, 7.2.4 (V8), 7.5.11, kapitel 8.5 (S4) och 9.6.2.

Kapitel 7.2 – Bestämmelser för transport av kollin

Här sker ändringar i särbestämmelse V8 för ämnen som transporteras under temperaturkontroll som innebär koppling till delavsnitt 7.1.7.

Kapitel 7.5 – Bestämmelser för lastning, lossning och hantering

Bestämmelserna i 7.5.7.4 om lastning, stuvning och flyttning av containrar, tankcontainrar, UN-tankar och MEG-containrar på eller av fordon revideras något.

Även i 7.5.11 sker ändringar i CV20 och CV21 på grund av revideringen av bestämmelser om temperaturkontroll.

Del 8 Bestämmelser för fordonsbesättning, utrustning, drift och dokumentation

Del 8 innehåller bestämmelser om transportenheter, fordonsutrustning, bestämmelser för fordonsbesättning, utbildning, övervakning och restriktioner genom tunnlar.

Kapitel 8.5 – Tilläggsbestämmelser för särskilda klasser eller ämnen

I S4 sker ändringar på grund av revideringen av bestämmelser om temperaturkontroll.

Del 9 Bestämmelser för tillverkning och godkännande av fordon

Del 9 innehåller bestämmelser om tillverkning och godkännande av fordon.

Kapitel 9.1 – Giltighetsområde, definitioner och bestämmelser för godkännande av fordon

I 9.1.3.3 tillkommer en förändring angående certifikat om godkännande av fordon. För EX/III-fordon ska det anges om fordonet får

transportera explosiva ämnen i tank enligt kraven i 9.7.9 under punkt 11 i anmärkningar. Övergångsbestämmelser införs i 1.6.5.21 som anger att certifikat för godkännande för fordon vilka inte uppfyller de nya bestämmelserna får användas till nästa årlig tekniska kontroll.

Kapitel 9.7 – Tilläggsbestämmelser för tankfordon (fasta tankar), batterifordon och kompletta eller kompletterade fordon för transport av farligt gods i avmonterbara tankar med volym över 1 m³ eller i tankcontainrar, UN-tankar eller MEG-containrar med volym över 3 m³ (EX/III-, FL- och AT-fordon)

Det sker ett flertal ändringar i avsnitt 9.7.3 om fästanordningar. Bestämmelserna utvidgas till att röra fordon som transporterar MEG-container, tankcontainrar och UN-tankar. Vidare specificeras vilka krav som gäller avseende vilka statiska krafter som fästanordningarna minst ska klara. Till dessa nya bestämmelser om fästanordningar införs övergångsbestämmelser i 1.6.5.22 som anger att fordon som registrerats eller tagits i bruk före den 1 januari 2021, men som inte uppfyller de nya kraven om fästanordningar i 9.7.3, får användas även i fortsättningen.

2.5 Bilaga S – Särskilda nationella bestämmelser för transport av farligt gods på väg och i terräng

I bilaga S finns de gällande nationella 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 föreslagna förändringarna i bilaga S.

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

2.5 Bilaga S – Särskilda nationella bestämmelser för transport av farligt gods på järnväg

I bilaga S finns de nationella 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 föreslagna förändringarna i bilaga S.

Kapitel 10.1 – Övergångsbestämmelser.

MSB informerar om att de övergångsbestämmelser som finns i avsnitt 10.1.1.1 som gäller för äldre tankar upphör att gälla den 31 december 2020. Tankar som är tillverkade från och med den 1 januari 1987 och godkända för inrikes transport senast den 30 juni 1999 med marginalnummer 211 127 (4) i ADR som gällde från den 1 oktober 1978 vad beträffar väggjocklek och skydd får alltså inte användas efter den 31 december 2020.

Även bestämmelserna 10.1.1.3 upphör att gälla och får alltså inte användas efter den 31 december 2020.

Bestämmelserna i 10.1.1.4 och 10.1.1.5, som gäller för slamsugartankar, slutar att gälla den 31 december 2020. Dessa övergångsbestämmelser gäller för slamsugartankar tillverkade dels före 1 juli 1999 och dels före 1 januari 2003.

MSB informerar att övergångsbestämmelserna för tillsatsbromsar i 10.1.5 för fordon godkända som EX/III-, FL-, OX- eller AT-fordon och som har registrerats före den 1 juli 1997 upphör att gälla den 31 december 2020. Efter detta datum kan inte sådana fordon som saknar tillsatsbromsar användas.

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 2018. För att få aktuell information om multilaterala avtal som har undertecknats eller för vilka avtal som giltigheten har löpt ut efter detta datum hänvisar MSB till <https://www.msb.se/sv/Forebyggande/Transport-av-farligt-gods/Bestammelser-i-ADR-och-RID/Multilaterala-avtal/>. Multilaterala avtal ger möjlighet till avsteg från bestämmelserna i ADR

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 2018. För att få aktuell information om multilaterala avtal som har undertecknats eller för vilka avtal som giltigheten har löpt ut efter detta datum hänvisar MSB till <https://www.msb.se/sv/Forebyggande/Transport-av-farligt-gods/Bestammelser-i-ADR-och-RID/Multilaterala-avtal/>. Multilaterala avtal ger möjlighet till avsteg från bestämmelserna i RID enbart i de länder som undertecknat avtalen och

enbart i de länder som undertecknat avtalen och de är inte tvingande.

de är inte tvingande. I dagsläget finns inga avtal som undertecknats för transport på järnväg.

Del 20 Utbildning av förare som transporterar farligt gods

Ändringar till denna del har tidigare varit på remiss (MSB 2017-08758), Föreskrifter om ändring i MSBFS 2016:8 om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S). Ändringarna som föreslagits i remiss MSB 2017-08758 införs nu i ADR 2019 och de träder i kraft 2019-03-01. MSB presenterar inte en detaljerad redovisning för detta i denna konsekvensutredning utan hänvisar till tidigare remiss. MSB har reviderat konsekvensutredningen och föreskriftstexten till den tidigare remissen om del 20 med anledning av de remissvar som inkommit.

De bestämmelser som anges i dagens del 20 (ADR 2017) gäller fram till och med 2019-02-28. Reviderad konsekvensutredning om del 20 kan läsas på följande sida:

<https://www.msb.se/sv/Om-MSB/Lag-och-ratt/Remisser/Tidigare-remisser/Forslag-om-andringar-i-reglerna-om-utbildning-av-forare-som-transporterar-farligt-gods-pa-vag/>

Del 21 Övriga bestämmelser

Kapitel 21.1 - Lastsäkring

I detta kapitel ändras hänvisningen från Trafikverkets föreskrifter från 1978 till Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2017:25) och allmänna råd om lastsäkring och kontroll av lastsäkring på och i fordon.

Del 22 Kontroll av IBC-behållare

De övergångsbestämmelser som anges i delavsnitt 22.2.2.4 upphör att gälla 31 december 2019. MSB införde del 22 den 1 januari 2015 vilken riktade sig till de personer som utför kontroll av IBC-behållare enligt delavsnitt 6.5.4.4 i bilaga A/Bilaga I. Bestämmelserna gällde även för de utbildningsanordnare som genomför utbildning av dessa personer. Systemet byggde på att de som utför första kontroll av IBC-behållare efter reparation och återkommande kontroll av IBC-behållare måste ha genomgått en utbildning som är godkänd av MSB. Intyg som har utfärdats före den 1 januari 2015 och som ger behörighet att utföra kontroller enligt 6 § i föreskrifterna om transport av farligt gods på väg och i terräng (MSBFS 2012:6), är giltiga till dess att de löper ut. Den 1 januari 2020 finns inga äldre giltiga

intyg kvar. I maj 2014 fanns det ungefär 210 personer som var utbildade för att kunna utföra återkommande kontroll av IBC-behållare.

3 Bestämmelsernas effekt

Nedan följer en beskrivning av vilka konsekvenser de föreslagna ändringarna 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 nu föreslagna föreskrifterna föranleds av en sådan revidering och komplettering av ADR/RID.

Samtidigt har MSB ändrat vissa av bestämmelserna i bilaga S till ADR-S och RID-S, det vill säga de bestämmelser som endast gäller för inrikes transporter i Sverige.

3.2 Alternativa lösningar

Sverige är fördragspart till ADR respektive fördragsstat till COTIF (RID), vilket innebär att bilagorna A och B (ADR) respektive bilaga 1 (RID) ska tillämpas vid internationella transporter på land 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 dessutom tillämpa de internationella bestämmelserna vid inrikes transport av farligt gods på väg och på järnväg.

De enda möjligheter till alternativa lösningar är de bestämmelser som anges i bilaga S. Dessa alternativa lösningar måste rymmas inom de ramar som direktiv 2008/68/EG anger och godkännas av EU-kommissionen i en särskild procedur. Syftet är att minimera antalet nationella avvikelser gentemot de internationella bestämmelserna. Bilaga S innehåller samtliga avvikelser som godkänts och som gäller vid inrikes transport inom Sverige. Dessa avvikelser modifierar eller kompletterar bilagorna A och B (ADR) och bilaga I (RID). Sverige har ingen möjlighet att föreskriva om ytterligare lättnader.

3.3 Vilka berörs av förslaget

Föreslagna föreskrifter berör verksamheter och aktörer i Sverige som är delaktiga i transport av farligt gods. Hit räknas bland annat avsändare, mottagare, tillverkare av tankar och förpackningar samt transportörer. MSB har ingen möjlighet att uppskatta antalet företag, eftersom det inte förekommer någon anmälnings- eller tillståndsplikt för den som transporterar eller avsänder farligt gods.

I Sverige ska de flesta som i sin verksamhet avsänder eller utför transporter av farligt gods ha en säkerhetsrådgivare. Säkerhetsrådgivaren ska se till att företaget följer bestämmelserna och 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 mängder som på visst sätt är begränsade per transportenhet eller förpackade i tillräckligt små mängder.

Omkring 480 företag (ca 3900 verksamheter) har idag säkerhetsrådgivare och berörs av de reviderade föreskrifterna. Förutom dessa finns företag som transporterar farligt gods enligt något undantag i ADR-S/RID-S där kravet på säkerhetsrådgivare inte finns, men de kan likväl beröras av ändrade föreskrifter. Det finns dessutom ett mörkertal avseende företag som inte har anmält säkerhetsrådgivare till MSB trots att de omfattas av bestämmelserna.

Storleken på företag som har säkerhetsrådgivare är följande:

<u>Antal företag</u>	Antal anställda
16	0 anställda
53	1-4 anställda
34	5-9 anställda
49	10-19 anställda
82	20-49 anställda
59	50-99 anställda
42	100-199 anställda
43	200-499 anställda
34	500-999 anställda
22	1000-1499 anställda
8	1500-1999 anställda
7	2000-2999 anställda
11	3000-3999 anställda
5	4000-4999 anställda
15	5000-9999 anställda
1	10000- anställda

I dagsläget finns 230 utbildningsanordnare i Sverige som är godkända av MSB för att bedriva förarutbildning. Anordnarna har i sin tur 1-28 anställda lärare. Största anordnaren är försvarsmakten som har totalt cirka 20 000 anställda. Alla dessa personer arbetar inte med farligt gods utan endast ett fåtal. De flesta förare som transporterar farligt gods i vägfordon måste genomgå utbildning med tillhörande prov. I dag finns ca 70000 förare som har avlagt godkänt prov. Alla dessa förare berörs inte av förslaget eftersom alla inte arbetar med att transportera farligt gods.

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. Dessutom finns ingen information om hur många åkerier som är registrerade utanför Sveriges gränser som utövar yrkesmässiga inrikes godstransporter, s.k. cabotage. 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 fås fram.

Branschorganet IKEM (Innovations- och kemiindustrierna i Sverige) har 1200 medlemsföretag med 65 000 medarbetare inom kemi, plast och materialbranscherna. IKEM uppskattar grovt att ca 900 - 960 är inblandade i transport av farligt gods. IKEM företräder såväl svenska som utlandsägda företag.

Transportindustriförbundet är ett branschförbund som organiserar godstransport- och logistikföretag i Sverige och har 107 medlemsföretag och av dessa är cirka hälften inblandade i transport av farligt gods. De 4-5 största medlemsföretagen har ca 3000 anställda vardera på sina terminaler. Transportindustriförbundet uppskattar att de minsta medlemsföretagen har ett hundratal anställda. Dessutom har medlemsföretagen (speditörerna) underleverantörer i

form av åkerier. För information om dessa företag hänvisas till stycket ovan angående information om Sveriges Åkeriföretag.

Antalet berörda privatpersoner bör uppskattningsvis vara ca 6,3 miljoner. I Sverige fanns år 2017 6,4 miljoner nationellt utfärdade B-körkort (personbil och lätt lastbil). Förutom dessa berörs även privatpersoner som har körkort utfärdade i annat land. Antalet körkort utfärdade i annat land finns det ingen uppgift på.

Specifikt för Bilaga S

Efter undersökning med kontrollorganen har MSB erhållit en uppskattning av hur många fordon det kan röra sig om. Det kan då konstateras att det finns mellan 96-104 stycken fordon i Sverige som berörs av att övergångsbestämmelserna i 10.1.1.1 eller 10.1.1.3. Slutligen så berörs 26-41 stycken slamsugare av 10.1.1.4 eller 10.1.1.5.

Kontrollorganen har konstaterat att det finns inga fordon i Sverige som berörs av att övergångsbestämmelserna i 10.1.5 upphör att gälla den 31 december 2020.

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.

3.6 Tidsåtgång

MSB bedömer att ett utbildnings- eller informationsbehov motsvarande 1-8 timmar kan behövas för personer som dagligen hanterar bestämmelserna i ADR-S/RID-S oavsett företagets storlek. 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 6-12 timmar krävs för säkerhetsrådgivarnas inläring. Antalet företag med utsedd säkerhetsrådgivare är ca 480 företag (ca 3900 verksamheter) och antalet verksamma säkerhetsrådgivare uppskattas till ca 600 st.

I dagsläget finns cirka 230 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 två arbetsdagar för att sätta sig in i de reviderade föreskrifterna. Inom polisen kan det röra sig om 50 -100 personer och för Kustbevakningen ca 15 -20 personer. Tillsynen av järnvägstransporter utförs av Transportstyrelsen och där omfattas endast ett fåtal personer.

3.7 Informationsinsatser

Inför de internationella 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 om ändringar innan beslut fattas. Efter varje avslutat möte informerar MSB dels på hemsidan dels via riktad information till branschorganisationer och myndigheter resultatet av mötena. I ljuset av detta samt att de gällande föreskrifterna ADR-S och RID-S 2017 får tillämpas under en övergångsperiod till och med den 30 juni 2019 bedömer MSB att företagen har möjlighet att skaffa sig kunskap om kommande ändringar i god tid.

MSB bedömer att ett visst informationsbehov finns trots de samrådsmöten som äger rum. 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 informationsträff under första halvåret 2019 i syfte att informera om de ändringar som införts i föreskrifterna. Dessutom kommer MSB att informera Polismyndigheten och Kustbevakningen 2019 om de nya ändringarna som är relevanta för deras verksamhet.

Särskilda informationsinsatser till småföretag är inte planerade. Alla aktörer har dock möjlighet att anmäla sig till MSB:s informationsträff vilken även kan följas kostnadsfritt via webb-sändning.

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.

Föreskrifterna kan medföra en högre arbetsbörda för små företag för att tillgodogöra sig de nya ändringarna, men bedöms inte innebära någon snedvriden konkurrens.

3.9 Reglernas övriga påverkan

I nuvarande förslag till föreskrifter införs inga ändringar som bedöms innebära betydande lättnader från bestämmelserna för små eller stora företag.

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, proportionellt sett för små företag, medföra en högre arbetsbörda för att tillgodogöra sig de nya ändringarna. 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 50 små företag (0-4 anställda) har idag säkerhetsrådgivare och berörs av de reviderade föreskrifterna. Förutom dessa finns företag som transporterar farligt gods enligt något undantag i ADR-S/RID-S där kravet på säkerhetsrådgivare inte finns, men de kan likväl beröras av ändrade föreskrifter. MSB har ingen möjlighet att uppskatta antalet sådana företag, eftersom det inte förekommer någon anmälningsplikt för den som genomför transport av farligt gods. Uppskattningen av antal småföretag blir mycket grov eftersom det dessutom kan finnas ett mörkertal avseende företag som inte har anmält säkerhetsrådgivare till MSB trots att de omfattas av bestämmelserna.

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.

Lista över nya eller förändrade bestämmelser som får effekt på flera ställen i ADR/RID:

Ammoniumbaserade gödselmedel: 2.1.3.7, 2.2.51.1.3, 2.2.51.1.5, 2.2.51.1.7, 2.2.51.2.2, 2.2.9.1.14, 2.2.9.3, 3.2 (UN 2068 och 2071), SP 186, SP 193, SP 307

Föremål som innehåller farligt gods: 1.1.3.1 (b), 1.6.1.46, 2.1.5, 3.2 (UN 3363, UN 3537-3548), SP301, SP 667, SP692, P006, P907, LP003, 5.2.2.1.12.1

Litiumbatterier: 1.6.1.47, 2.2.9.1.7, 3.2, SP 188, SP387, SP 636, P911, LP905, LP906