



Datum  
2022-06-21

Diariernr  
MSB 2022-01295 (ADR-S)  
MSB 2022-01296 (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 ADR-S och RID-S (utgåva 2023). 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: Terminalvägen 14  
Karlstad: Packhusallén 2  
Sandö: Sandövägen 7  
Revinge: Räddningsvägen 14

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 webbsidan, [msb.se](http://msb.se), dels via mail till branschorganisationer och myndigheter, om resultatet av mötena.

## **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 webbsidan, [msb.se](http://msb.se), dels via mail till branschorganisationer och myndigheter, om resultatet av mötena.

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

Vid de regelbundet återkommande mötena inom WP.15 företräds även näringslivet av internationella branschorganisationer såsom IRU (International Road Transport Union), European Liquefied Petroleum Gas Association (AEGPL), OICA (International Organization of Motor Vehicle Manufacturers) 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 föranses 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 består av 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

(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 föranses 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 består av en översättning motsvarande bilaga I (RID) till bilagor 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 och har godkänts av EU-kommissionen.

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

modifierar eller kompletterar bilagorna A och B och har godkänts av EU-kommissionen.

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

## 2.1 Ikraftträdande

MSB:s förslag till föreskrifter föreslås träda i kraft den 1 januari 2023, vilket överensstämmer med ikraftträdandet för de internationella och officiella utgåvorna av ADR (engelska, franska och ryska).

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

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

Här införs ändringar i paragraf 5 som handlar om kontroll genom behöriga organ. Nya delavsnitt tillkommer eftersom att nya bestämmelser om provning, kontroll, certifiering, eller annan bedömning har tillkommit.

## 2.3 Övergångsbestämmelser

Övergångsbestämmelserna i de inledande föreskrifterna anges efter vad FN har fastställt. Föreskrifterna föreslås träda i kraft den 1 januari 2023. De nu gällande föreskrifterna i MSBFS 2020:9 (ADR-S 2021) får tillämpas under en övergångsperiod till och med den 30 juni 2023, om inget annat anges i bestämmelserna i ADR-S (2020:9).

## 2.4 Ändringar i bilagorna A och B

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 2023, 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.

Här införs ändringar i paragraf 5 som handlar om kontroll genom behöriga organ. Nya delavsnitt tillkommer eftersom att nya bestämmelser om provning, kontroll, certifiering, eller annan bedömning har tillkommit.

## 2.3 Övergångsbestämmelser

Övergångsbestämmelserna i de inledande föreskrifterna anges efter vad OTIF har fastställt. Föreskrifterna föreslås träda i kraft den 1 januari 2023. De nu gällande föreskrifterna i MSBFS 2020:10 (RID-S 2021) får tillämpas under en övergångsperiod till och med den 30 juni 2021, om inget annat anges i bestämmelserna i RID-S (2020:10).

## 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

I bestämmelserna för s.k. ”värdeberäknad mängd” i 1.1.3.6 anges att bestämmelserna om transportskydd (kapitel 1.10) måste följas för samtliga ämnen och föremål tillhörande klass 1 som har hög riskpotential enligt tabell 1.10.3.1.2. I 1.6.1.53 införs en övergångsperiod på två år och gäller endast de ämnen som inte tidigare har omfattats av 1.10 vid transport enligt 1.1.3.6 och innebär att de får transporteras till och med den 31 december 2024 utan att uppfylla kapitel 1.10. Syftet med övergångsperioden är bl.a. att ge företagen möjlighet att utbilda sin personal och att upprätta skyddsplaner.

I tabellen i 1.1.3.6.3 sker också vissa ändringar. I transportkategori 2 tillkommer UN-numren 3291 (smittförande/medicinskt avfall) och 3536 (litiumbatterier installerade i lastbärare).

I 1.1.4.7 införs bestämmelser om import och export av gaser i återfyllningsbara tryckkärl godkända av USA:s transportdepartement (U.S. Department of Transportation). För att använda dessa bestämmelser krävs att information anges i godsdeklarationen enligt 5.4.1.1.23. Motsvarande bestämmelser finns angivna idag i multilaterala avtalet M318 som Sverige har tecknat, <https://www.msb.se/siteassets/dokument/arnesomraden/skydd-mot-olyckor-och-farliga-amnen/farligt-gods/dokument/multilaterala-avtal/adr-avtal/m318.pdf>

I 1.1.4.4.1 om kombitrafik anges att polymeriserande ämnen i klasserna 1-8 i förpackningar eller IBC-behållare med en självaccelererande polymerisationstemperatur (SAPT) som är  $\leq 50^{\circ}\text{C}$  och polymeriserande ämnen i tankar med en SAPT som är  $\leq 45^{\circ}\text{C}$  och kräver temperaturkontroll inte är tillåtet att transportera.

### Kapitel 1.2 – Definitioner och måttenheter

I listan över definitioner i 1.2.1 tillkommer ett begränsat antal befintliga definitioner, däribland ”fiberarmerad plast”, ”tryckkärlsbehållare” och ”innerkärl”. En ny typ av lastbärare införs, ”extra stor tankcontainer”, vilket är en tankcontainer med en kapacitet större än 40 000 liter. Ett antal definitioner revideras också som exempelvis, ”Återvunnen plast” och ”GHS”.

I tabellen över måttenheter i 1.2.2.1 tillkommer storheten ”resistans”.

Ett nytt delavsnitt 1.2.3 införs och här listas många förkortningar. Förkortningar som tidigare angetts i 1.2.1 flyttas hit.

### 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 nuvarande bestämmelser i MSBFS 2020:9 (ADR 2021), fram till och med den 30 juni 2023, om inget annat anges i bestämmelserna i ADR 2021.

I 1.6.1.1 införs den sedvanliga övergångsperioden på sex månader för tillämpningen av bilaga 1. Därmed är det tillåtet att använda nuvarande bestämmelser i MSBFS 2020:10 (RID 2021), fram till och med den 30 juni 2023, om inget annat anges i bestämmelserna i RID 2021.

I ADR tas övergångsbestämmelserna bort i delavsnitt 1.6.1.41, 1.6.1.44, 1.6.1.46, 1.6.2.16, 1.6.3.33 och 1.6.4.32 eftersom det slutdatum som angivits nu har passerats. I RID gäller detta för delavsnitt 1.6.1.41, 1.6.1.44, 1.6.1.46, 1.6.2.16, 1.6.3.3.3, 1.6.3.17 och 1.6.4.32. Detta innebär bland annat möjligheten att använda undantaget som fanns i 1.1.3.1 (b) i 2017 versioner om transport av maskiner eller utrustning som inte specifikt nämns inte längre kan användas. Nu måste bestämmelserna för UN nummer (UN 3363, UN 3537-3548) användas 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 särbestämmelse, SP672, tillordnad och denna anger att föremålen får undantas från bestämmelserna i ADR/RID under vissa givna villkor. Se längst bak i denna konsekvensutredning för att få alla utgångna övergångsbestämmelser angivna.

I 1.6.1.50 införs en övergångsbestämmelse att elektroniska sprängkapslar (UN 0511, 0512 och 0513) fortsatt får klassificeras som elektriska sprängkapslar (UN 0030, UN 0255 och UN 0456). Detta får ske till och med 30 juni 2025. Motsvarande bestämmelser finns angivna idag i multilaterala avtalen M344 och RID 9 som Sverige har undertecknat,

I 1.6.1.51 införs en övergångsbestämmelse att lim, tryckfärg, tryckfärgsrelaterat material, färg, färgrelaterat material och hartslösningar som tillordnats klassificeringskod UN 3082 miljöfarligt ämnen, flytande och innehåller 0.025 % eller mer av konserveringsmedlen (biociderna) DCOIT, OIT och ZnPT får transporteras i vissa förpackningar som inte uppfyller vissa krav som normalt gäller för farligt gods. Motsvarande bestämmelser finns angivna idag i multilaterala avtalen M343 och RID 8 som Sverige har undertecknat.

I 1.6.1.52 införs att innerbehållare i integrerade IBC-behållare som tillverkats före den 1 juli 2021 enligt 6.5.2.2.4 i ADR/RID 2019, men som inte uppfyller kraven i 6.5.2.2.4 beträffande märkningarna på innerbehållarna, får användas tills deras användningstid enligt 4.1.1.15 löper ut.

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

Det har skett ett stort arbete internationellt som innebär mycket ändringar i avsnitt 1.8.6, 1.8.7 och konsekvensändringar i 1.8.8. Förändringarna innebär att vissa övergångsbestämmelser har införts i 1.6.3.54, 1.6.3.55, 1.6.4.57 och 1.6.4.58.

I 1.8.6 införs krav på ackreditering enligt ISO/IEC 17020:2012, oavsett vilken klass ämnet tillhör, för kontrollorgan som ska utföra bedömning av överensstämmelse, återkommande kontroll, mellanliggande kontroll, revisionskontroll, verifiering av idrifttagande samt övervakning av den interna kontrolltjänst som är tillämplig i kapitel 6.2 och 6.8.

Bestämmelserna om behörig myndighets skyldigheter gällande godkännande av kontrollorgan, övervakning av kontrollorgan och behörig myndighets informationskyldigheter samt kontrollorganens skyldigheter har genomgått flertalet ändringar. I 1.8.6.2.4.2 införs att behörig myndighet i varje fördragspart/fördragsstat till ADR/RID ska publicera en uppdaterad lista över samtliga kontrollorgan som denne har godkänt, inklusive kontrollorgan som godkänts temporärt. En referens till listan ska finnas på FN-sekretariatets och OTIF:s hemsida.

Under 1.8.6 införs begreppen ”godkänt kontrollorgan” samt ”erkänt kontrollorgan” för att kunna beskriva hur kontrollorgan ska tillåtas verka i ett annat land än det godkänts i. Under 1.8.6.2.4.3 förtydligas att ett kontrollorgan som har godkänts av en behörig myndighet kan erkännas av en annan behörig myndighet.

Avsnitt 1.8.7 har inte genomgått några större ändringar, men bestämmelser har anpassats efter de erfarenheter som gjorts från Direktiv 2010/35/EG, transportabla tryckbärande anordningar. Exempelvis så har kraven på dokumentation och utfärdande av certifikat reviderats och det införs bland annat ett nytt delavsnitt 1.8.7.5 om verifiering av idrifttagande av tankar enligt 6.8.1.5.5

## Kapitel 1.10 – Bestämmelser om transportskydd

. Som en följd av de ökade kraven på transportskydd för högriskgods tillhörande klass 1 vid transport som s.k. ”värdeberäknad mängd” enligt 1.1.3.6, stryks den första meningen i 1.10.4.

## **Del 2 Klassificering**

Del 2 innehåller bestämmelser om klassificering av ämnen och föremål.

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

I 2.2.2.2.2 om lösta gaser så tillförs ett nytt UN-nummer, 1043 Gödselmedel, lösning med fri ammoniak. Kopplat till detta sker även en ändring i SP 642.

I 2.2.2.2.1, 2.2.3.2.2, 2.2.41.2.3, 2.2.61.2.1 och 2.2.8.2.1 införs att ett ämne inte får transporteras om temperaturkontroll krävs för att förhindra att ett ämne polymeriserar.

### **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.

#### Kapitel 3.2 – Förteckning över farligt gods (tabell A)

I tabell A införs ett nytt UN-nummer 3550, Koboltdihydroxid pulver, och till detta införs bland annat särbestämmelser för förpackningen (B20) och tankkoder. Dessutom görs ett antal ändringar för enskilda UN-nummer som rör benämningar, beskrivningar, klassificeringar, särbestämmelser, förpackningssätt och tunnelkoder. Bland annat kan nämnas att benämningen ändras för UN 1197 från Extrakt, smakämnen, flytande till Extrakt, flytande och detta innebär att UN 1169 tas bort. Ytterligare en ändring är att UN 1012 ändrar benämning. För UN 1872, Blyoxid, tas den giftiga sekundärfaran (6.1) bort och endast 5.1 etikett krävs och dessutom ändras tankkod från "SGAN" till "SGAV". UN 1891, Etylbromid, ändras från att vara ett ämne i klass 6.1 till att tillhöra klass 3. Ämnet ska ha etikett 3 med etikett 6.1 som sekundärfara och farlighetsnumret ändras till 336. Fordon som ska användas för transport av detta ämne övergår från att vara ett "AT" till "FL".

#### 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 119 och 291

Det förtydligas i en anmärkning att värmepumpar ska klassificeras enligt de två UN-numren som finns för kylmaskiner, UN 2857 eller 3358. Detta innebär att dessa pumpar är undantagna bestämmelserna om farligt gods om de innehåller mindre än 12 kg gas.

##### Särbestämmelse 363

För UN 3528-3530 införs det en anmärkning till paragraf (j) som anger att det är tillåtet att etikettera eller förse motorn eller maskinen med storetiketter även om den innehåller mindre än 60 liter flytande bränsle.

##### Särbestämmelse 396

Det införs en ny särbestämmelse som är kopplad till UN 3538, Föremål som innehåller ej brandfarlig, ej giftig gas n.o.s. Denna bestämmelse anger hur transport ska ske av stora föremål, som exempelvis transformatorer som har gasflaskor (UN 1002, UN 1066, UN 1956) tillkopplad med öppna ventiler. Det måste beaktas att undantaget i 1.1.3.2 (c) kan användas i det fall föremålet och själva trycket av gasen i gasflaskorna uppgår till högst 200 kPa (2 bar) vid 20 °C.



#### Särbestämmelse 397

Denna särbestämmelse införs för UN 1002, luft komprimerad. Särbestämmelsen innebär att detta UN-nummer kan användas för ”syntetisk luft” som är en blandning av kväve och syre innehållande upp till 23,5 % syre.

#### Särbestämmelse 398

Denna särbestämmelse införs för UN 1012 för att förtydliga att detta UN-nummer inkluderar 1-Buten eller cis-2-Buten eller trans-2-Buten eller Butener eftersom transportbenämningen numera endast är Buten. Fortfarande ska det i godsdeklarationen anges namnet på den specifika gas som transporteras (se även 3.2 tabell A, 3.2 och 5.4.1.2.2 (e)).

#### Särbestämmelse 593

Det förtydligas att denna särbestämmelse endast gäller när gaser (UN 1913, 1951, 1963, 1970, 1977, 2591, 3158, 3136) används för att kyla medicinska eller biologiska prover som inte är farligt gods.

#### Särbestämmelse 642

För UN 1043, Gödselmedel lösning, ändras SP 642 för att ge en hänvisning till UN 2073, 2672 och 3318 som gäller för ammoniaklösning.

#### Särbestämmelse 644

Ytterligare ett villkor infogas i denna särbestämmelse som gäller för UN 2426, Ammoniumnitrat, flytande. Lösningen får inte innehålla mer än 93 % ammoniumnitrat. Dessutom har den beskrivande texten till detta UN-nummer ändrats (se även 3.2 och 4.3.4.1.3).

#### Särbestämmelse 675

Eftersom UN 2211 polymerkuler och UN 3314 gjutmassa inte har någon etikett angiven i tabell A, har det varit oklart vad som gäller för samlastning. Nu införs att samlastning är förbjuden med ämnen och föremål i klass 1, med undantag för de ämnen som har samhanteringsgrupp 1.4S.

#### Särbestämmelse 676

I särbestämmelsen införs vad som gäller vid transport av polymeriserande ämnen som är avfall och transporteras till slutligt omhändertagande eller återvinning. Denna särbestämmelse gäller för alla ämnen som tilldelats SP 386: UN 1010, 1051, 1060, 1081, 1082, 1085, 1086, 1087, 1092, 1093, 1143, 1167, 1185, 1218, 1246, 1247, 1251, 1301, 1302, 1303, 1304, 1545, 1589, 1614, 1724, 1829, 1860, 1917, 1919, 1921, 1991, 2055, 2200, 2218, 2227, 2251, 2277, 2283, 2348, 2352, 2396, 2452, 2521, 2522, 2527, 2531, 2607, 2618, 2838, 3022, 3073, 3079, 3302, 3531, 3532, 3533 och 3534.

## **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

I 4.1.1.15 förtydligas i en anmärkning att tillåtna användningstiden för integrerade IBC-behållare med innerbehållare av plast ska räknas från tillverkningsdatum på innerbehållaren.

I 4.1.1.20.2 om användning av bärgningstryckkärl får det skadade tryckkärlet numera vara 3000 l istället för 1000 l.

Text införs i 4.1.3.3 som anger att de viktbegränsningar som specificeras i kapitel 6.1, inte gäller för förpackningsvarianter som inte uppfyller kraven i 4.1.1.3, och detta gäller t.ex. olika hanteringsanordningar. En hänvisning till denna text i olika anmärkningar införs i en rad olika förpackningsinstruktioner (se även P003, P004, P005, P006, P130, P144, P408, P801, P903, P905, P906, P907, P909 och P910).

#### P200

I särbestämmelser för förpackning, punkt (10) införs att (d) även gäller för tryckkärl av kompositmaterial med liner av stål. I slutet av (z) införs bestämmelser om maximalt arbetstryck och minsta provtryck för blandningar av fluor och kväve och blandningar av fluor och inerta gaser. I tabell 2 för kondenserade och lösta gaser ändras LC<sub>50</sub>-värdena för UN 1008, 2196, och 2198 där samtliga värden höjs. Dessutom sker vissa ändringar av standarder som anges i förpackningsinstruktionen.

#### P621

I denna förpackningsinstruktion som gäller för UN 3291, smittförande avfall, införs att fat med fast topp och dunkar med fast topp får användas.

I 4.1.6.6, som gäller för tryckkärl och öppna kryokärl förtydligas att hänsyn ska tas till det lägsta tryck som någon komponent klarar av. Dessutom ska driftutrusning som klarare av lägre tryck än andra komponenter ta hänsyn till bestämmelserna i 6.2.1.3.1.

Det sker vissa förändringar i 4.1.6.15 angående UN-tryckkärl och andra tryckkärl och vilka standarder som dessa ska uppfylla. En specifik tabell med standarder för tillverkningsdatum för ventilers skyddskåpor och ventilskydd för icke UN-tryckkärl införs.

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

I 4.3.2.3.7, 6.8.2.4.2, 6.8.2.4.3, och 6.8.3.4.6 förtydligas bestämmelserna om vad som gäller för användning av tankar när kontrolldatum löpt ut och hur bestämmelserna inom kontrollintervallet ska tillämpas. Till dessa införs övergångsbestämmelser i 1.6.4.56 som anger att tankcontainrar som

inte uppfyller de nya bestämmelserna i 6.8.3.4.6(b) ändå får fortsätta att användas om en mellanliggande kontroll äger rum åtminstone 6 år efter varje återkommande kontroll som skett efter 1 juli 2023.

## **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 5.2.1.9.2 så ändras märket som används vid transport av litiumbatterier som transporteras enligt särbestämmelse 188 då kravet att ange telefonnummer tas bort. Det finns en övergångsbestämmelse angiven i 1.6.1.49 som anger att märket i ADR/RID 2021 får användas till och med 31 december 2026.

### Kapitel 5.3 – Storetiketter och märkning

I 5.13.2.1.5 ändras anmärkning för att förtydliga att dessa bestämmelser inte behöver följas för gods som transporteras i bulk i containrar och i MEG-containrar.

### Kapitel 5.4 – Dokumentation

Det förtydligas i 5.4.1.1.5 att det ska framgå i godsdeklarationen när förpackningar används som bärningsförpackningar och inte är typgodkända som sådana.

Det sker mindre ändringar i 5.4.1.1.15 vad som ska anges i godsdeklarationen vid transport av ämnen som är stabiliserande. Texterna skiljer sig något mellan ADR och RID, och ADR behandlar både ämnen som är stabiliserad på kemisk väg och genom temperaturkontroll. För RID gäller endast stabilisering på kemisk väg. Kopplat till dessa ändringar så sker i ADR även ändringar i 7.1.7.3.2 (a), 7.1.7.4.5 och 7.1.7.4.7.

I 5.4.1.1.21 förtydligas det att godsdeklarationen ska ange information som krävs enligt någon särbestämmelse. Exempel på sådana särbestämmelser är SP 310 och SP 363.

Det införs i 5.4.1.1.23 att när ett ämne transporteras i smält tillstånd så ska uttrycket ”SMÄLT” läggas till den officiella transportbenämningen.

För att överensstämja med kraven i 5.4.2 i IMDG-koden (bestämmelser för transport till sjöss), justeras 5.4.2 gällande stuvningsintyg för transport av farligt gods som följs av en sjötransport (se även 8.1.2.1 (a)).

## **Del 6 Bestämmelser för tillverkning och provning av förpackningar, IBC-behållare, storförpackningar, tryckkärl och tankar**

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

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

I avsnitt 6.2.1 och 6.2.2 införs en hel del förändringar och dessa har arbetats fram av en arbetsgrupp. Ett antal ändringar införs också i kapitel 1.2 om definitioner såsom gasflaskpaket, tryckkärl och driftutrustning och dessutom anges ändringar på bedömning av överensstämmelse.

I bestämmelserna om godkännande av tryckkärl i avsnitt 6.2.1.4 har det förtydligats gällande separat bedömning om överensstämmelse för tryckkärl och ventiler.

För slutna kryokärl ändras kraven för kontroll och provning i 6.2.1.5.2 då det bland annat tillkommer krav på förslutningar. Det införs övergångsbestämmelser i 1.6.2.18 som anger att slutna kryokärl som tillverkats före 1 juli 2023 och som genomgått första kontroll enligt kraven i 6.2.1.5.2 i ADR/RID 2021 men inte uppfyller de nya bestämmelserna i 6.2.1.5.2 får fortsätta att användas. I 6.2.1.5.4 tillkommer krav på kontroll och provning på gasflaskpaket och skyddsramar.

I 6.2.2.1.1 införs 3 nya standarder för UN-gasflaskor och 2 standarder har tagits bort.

I 6.2.2.1.2 införs 3 nya standarder för konstruktion, tillverkning och provning av UN-storflaskor. Även i 6.2.2.1.3, 6.2.2.1.4, 6.2.2.1.5, 6.2.2.1.6, 6.2.2.1.7 och 6.2.2.1.8 har det införts nya standarder som gäller för olika UN-tryckkärl.

I 6.2.2.1.9 läggs nya standarder till för konstruktion, tillverkning och första kontroll och provning av icke återfyllningsbara UN-gasflaskor.

Vidare införs några nya standarder i tabellen i 6.2.2.3 om gasflaskors förslutningar och skydd.

I tabellen i 6.2.2.4 för återkommande kontroll och provning av UN-tryckkärl revideras vissa standarder och nya standarder tillkommer.

I 6.2.2.12 och 6.2.3.6 genomförs ändringar som en följd av de ändringarna som införs i avsnitten 1.8.6 och 1.8.7.

I tabellerna i 6.2.4.1 för konstruktion, tillverkning och första kontroll och provning och 6.2.4.2 för återkommande kontroll och provning revideras vissa standarder, några nya tillkommer och några tas bort.

I 6.2.1.6.1, angående återkommande kontroll och provning för återfyllningsbara tryckkärl, så ändras anmärkning 3 och hänvisning till en ny standard ges för det ultraljudstest som får ersätta viss

kontroll. Till denna ändring införs en övergångsbestämmelse som anger att kraven som anges i ADR/RID 2021 får fortsätta att användas till och med 31 december 2024.

I 6.2.2.7.3 ändras punkterna (k) och (l) om driftsmärkning på återfyllningsbara UN-tryckkärl med acetylen (UN 1001 och UN 3374). Det införs övergångsbestämmelser i 1.6.2.19 som anger att tryckkärl med acetylen som tillverkats före 1 juli 2023 och som inte är märkt enligt de nya kraven i 6.2.2.7.3 får fortsätta att användas till nästa återkommande kontroll som sker efter 1 juli 2023.

Två nya delavsnitt införs i 6.2.2.11 och 6.2.3.9.8 som handlar om märkning av förslutningar till återfyllningsbara UN-tryckkärl och återfyllningsbara icke UN-tryckkärl. Det införs övergångsbestämmelser i 1.6.2.20 som anger att förslutningarna som tillverkats före 1 juli 2023 och som inte är märkt enligt de nya kraven i 6.2.2.11 och 6.2.3.9.8 får fortsätta att användas.

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

Det införs bestämmelser för användning av återvunna plastmaterial i IBC-behållare. Bland annat nämns att IBC-behållare tillverkade av återvunnen plast enligt definition i 1.2.1 ska märkas med ”REC” (se även 1.2, 6.5.2.1.2, 6.5.5.3.2, 6.5.5.3.5, 6.5.5.4.6, 6.5.5.4.9 och 6.5.6.3.2).

#### 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

I detta kapitel sker många ändringar på grund av att det stora arbete som skett med avsnitten 1.8.6 och 1.8.7 i en internationell arbetsgrupp. Den huvudsakliga ändringen i kapitel 6.8 från detta arbete innebär att det införs ett nytt delavsnitt 6.8.1.5 med krav på ackreditering av kontrollorgan enligt ISO/IEC 17020:2012, typ A även för andra klasser än klass 2. Det införs även bestämmelser om typprovning, utfärdande av certifikat för typgodkännande, övervakning av tillverkning, första kontroll och provning, verifiering av idrifttagande samt mellanliggande kontroll, återkommande kontroll eller revisionskontroll enligt avsnitt 1.8.7. Bestämmelserna om typgodkännande i 6.8.2.3.3 har tagits bort eftersom motsvarande text finns i 1.8.7.2.2 och då det inte längre kommer vara någon skillnad mellan tankar för klass 2 och tankar för andra klasser. Vissa termer har ändrats för att bättre passa med de termer som används i 1.8.6 och 1.8.7

För den nya typen av produktinneslutning, ”extra stora tankcontainrar”, så införs bestämmelser i 6.8.2.1.18 gällande krav på godstjocklek för tankskal. Oavsett vilken metall som används får minsta godstjocklek hos tankskalet aldrig understiga 4,5 mm. Övergångsbestämmelser finns i 1.6.4.62 som anger att extra stora tankcontainrar som är tillverkade före den 1 juli 2023 enligt ADR/RID 2021, men som inte uppfyller bestämmelserna om minsta godstjocklek hos tankskalet i 6.8.2.1.18, tredje stycket i ADR/RID 2023, får användas även i fortsättningen.

I 6.8.2.1.23 läggs till att svetsar gjorda vid reparationer eller ändringar ska bedömas på motsvarande sätt som vid nytillverkning.

I 6.8.2.2.1 införs att svetsade delar ska fästas på tankskalet på sådant sätt att skalet inte skadas.

I fotnoten till 6.8.2.2.2 förtydligas att droppfri koppling endast får användas i andra eller tredje position efter avstängningsventilen.

För extra stora tankcontainrar införs bestämmelser för utrustning i 6.8.2.2.4. Till dessa införs övergångsbestämmelser i 1.6.4.61 som anger att tankcontainrar som tillverkats före 1 januari 2023 och som inte uppfyller de nya bestämmelserna i andra och tredje stycket i 6.8.2.2.4 ändå får fortsätta att användas.

6.8.2.6.1 och 6.8.2.6.2 ändras vissa standarder och några nya standarder samt anmärkningar till standarder införs. Dessutom förtydligas texten i 6.8.2.6.1 att det sedan januari 2009 är obligatoriskt att använda de angivna standarderna och att undantag anges i 6.8.2.7 och 6.8.3.7. Även i 6.8.2.6.2 anges att det är obligatoriskt att använda standarderna.

I TC6 (UN 1796, 2031, 2032) i 6.8.4 sänks renlighetsgraden från 99,5 % renhet till 99 % för tankar tillverkade av aluminium.

Det tillkommer bestämmelser i syfte att förhindra att en BLEVE (kokande vätskeexpanderande ångexplosion, "Boiling Liquid Expanding Vapor Explosion") uppstår. I 6.8.3.2.9 införs att säkerhetsventiler ska finnas på tankar (endast ADR) och tankcontainrar som transporterar kondenserade brandfarliga gaser. För transport av komprimerade gaser, icke brandfarliga kondenserade gaser eller lösta gaser får säkerhetsventil användas, men det är inte ett krav. Andra bestämmelser som införs är att FL- och EX-fordon som transporterar kondenserad och komprimerad brandfarlig gas med "F" i klassificeringskoden samt vätskor i PG II och III ska vara utrustade med termiskt skydd för att begränsa spridning av brand till last och ha släcksystem installerade. Till dessa införs övergångsbestämmelser. 1.6.3.57 och 1.6.4.60 anger att tankar och tankcontainrar som tillverkats före 1 januari 2024, som inte uppfyller de nya bestämmelserna om säkerhetsventil i 6.8.3.2.9, får fortsätta att användas. 1.6.5.23 och 1.6.5.25 medger fortsatt användning av EX-III- respektive FL-fordon som inte uppfyller de nya bestämmelserna om termiskt skydd under förutsättning att de har registrerats före den 1 januari 2029. 1.6.5.24 tillåter fortsatt användning av FL-fordon som har registrerats före 1 januari 2029 trots att de inte uppfyller kraven på automatiska brandsläckningssystem i motorutrymmet.

Tankar och tankcontainrar som är utrustade med säkerhetsventiler ska vara försedda med en märkning. Märkningen är en vit kvadrat med minsta dimensionerna 250 mm × 250 mm och innehålla bokstäverna "SV" som ska vara svarta och vara minst 120 mm höga. Till kravet om märkning införs övergångsbestämmelser i 1.6.3.60 och 1.6.4.64 som anger att om tankar och tankcontainrar redan är utrustade med säkerhetsventiler som uppfyller bestämmelserna i 6.8.3.2.9 i ADR/RID 2023, behöver dessa inte förses med märkningen förrän vid den nästa mellanliggande eller återkommande kontroll som sker efter 31 december 2023.

I 6.8.3.6 förtydligas texten att det sedan januari 2009 är obligatoriskt att använda de angivna standarderna och att eventuella undantag anges i 6.8.3.7.

En ny särbestämmelse TE 26 införs i 6.8.4 som anger att fyllnings- och tömningsanslutningarna för tankar som innehåller brandfarliga kyllda kondenserade gaser ska vara utrustade med

snabbstängande och automatiska avstängningsventiler. Till denna bestämmelse införs övergångsbestämmelser i 1.6.3.59 och 1.6.4.63 som anger att tankar får fortsätta att användas.

I 6.8.2.1.10 harmoniseras texten i RID med ADR och kravet att vattenhärdat stål inte får användas för svetsade tankskal tas bort.

Delavsnitt 6.8.2.4.6 som handlar om sakkunniga för att utföra kontroll av cisternvagnstankar stryks. Övergångsbestämmelser införs i 1.6.3.58 som anger att förfaranden som används av den behöriga myndigheten för godkännande av kontrollanter, genomförande av kontroller av cisternvagnar och ömsesidigt erkännande av sådana kontroller i enligt RID 2021 års version, får fortsätta att användas fram till och med den 31 december 2032.

Mindre ändringar görs i 6.8.3.5.8 angående lastgränser om klapptavlor används.

I 6.8.4 TT11 uppdateras några standarder till nyare versioner.

För UN-nummer 1052, 1786, 1790, 2817 (II), 3421 (II) och 3471 (II) så stryks särbestämmelse TT4 i 6.8.4 som handlar om att tankar ska undersökas med avseende på korrosionsbeständighet. Denna särbestämmelse finns inte i ADR och på detta sätt harmoniseras bestämmelserna mellan regelverken.

#### Kapitel 6.9 – Bestämmelser för konstruktion, tillverkning, kontroll och provning av UN-tankar med tankskal av fiberarmerad plast (FRP)

Hela detta kapitel är ändrat och innehåller numera bestämmelser för UN-tankar tillverkade av fiberarmerad plast (FRP) som kan användas för att transportera gods i klasserna 1, 3, 5.1, 6.1, 6.2, 8 och 9. De bestämmelser som finns i ADR/RID 2021 i kapitel 6.9 för ”ADR/RID tankar” av fiberarmerad plast flyttas istället till ett helt nytt kapitel 6.13.

#### Kapitel 6.10 – Bestämmelser för tillverkning, utrustning, typgodkännande, kontroll och märkning av slamsugartankar

I 6.10.3.8 (a) införs en anmärkning med exempel på hur utloppet från kompressor/vakuumpump på en slamsugartank kan vara konstruerat så att giftiga och brandfarliga ångor leds till ett ställe där ångorna inte utgör någon fara.

#### Kapitel 6.13 – Bestämmelser för konstruktion, tillverkning, utrustning, typgodkännande, kontroll, provning samt märkning av fasta tankar (tankfordon), avmonterbara tankar, tankcontainrar och växeltankar av fiberarmerad plast

De bestämmelser som finns i ADR/RID 2021 för ”ADR/RID tankar” av fiberarmerad plast i kapitel 6.9 flyttas till detta nya kapitel 6.13. Bestämmelserna är något förändrade för att undvika en dubblering av texter och därför sker vissa hänvisningar till det nya kapitlet 6.9 som gäller för UN-tankar tillverkade av fiberarmerad plast (FRP). Det införs övergångsbestämmelser i 1.6.3.56 (endast ADR) och 1.6.4.59 som anger att tankar som tillverkats före 1 juli 2033 och som inte uppfyller de nya bestämmelserna i nya kapitlet 6.13 får fortsätta att användas. För ADR uppdateras även redan gällande övergångsbestämmelser i 1.6.3.100.2.

## **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 och särbestämmelser för temperaturkontroll

Delavsnitt 7.1.7.4.7 ändras och det anges att vid transport av temperaturkontrollerade ämnen i isolerade, kyllda eller mekaniskt kyllda container, ska liknande krav som finns för fordon i kapitel 9.6 även ställas på containrar.

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

Bestämmelserna som anges i 7.1.4 flyttas till delavsnitt 7.5.1.2 och ändras för att även inkludera att lastbärare ska vara ”lämpliga i konstruktionstekniskt avseende” vid transport av farligt gods. Tidigare gällde detta endast storcontainrar.

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

I 8.1.2.1 (a) tas kravet bort som anger att stuvningsintyg för containrar/fordon ska medföras på transportenheten (se även 5.4.2).



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

S1(6) gällande övervakning av fordon som transporterar klass 1, kompletteras med krav på övervakning från 0 kg för UN 0512 och 0513.

## **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

#### Avsnitt 9.1.3 – Certifikat om godkännande

Med anledning av tillkommande bestämmelser för FL-fordon i 9.7.9 (se nedan) som syftar till skydd mot en s.k. ”BLEVE”, ska fordonscertifikatet kompletteras med information i de fall dessa bestämmelser uppfylls.

9.1.3.4 har förtydligats vad gäller kontrollintervallerna.

### Kapitel 9.2 – Bestämmelser för tillverkning av fordon

En av de allra största nyheterna i kommande föreskrifter är att bestämmelser införs så att elfordon och hybridfordon kan godkännas som AT-fordon och därmed användas för tanktransporter. Det är redan idag tillåtet att använda el- och hybridfordon för sådana styckegodstransporter som inte kräver att fordonet godkänts enligt del 9. Bestämmelserna anges i 9.2.1.1, 9.2.2.1, 9.2.3.1.1, 9.2.4.3, 9.2.4.4 och 9.2.4.6. Här regleras bl.a. bromssystem, tankar och behållare för bränsle, samt att motorn och den elektriska framdrivningen ska uppfylla vissa krav i syfte att förebygga brandrisker.

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 m<sup>3</sup> eller i tankcontainrar, UN-tankar eller MEG-containrar med volym över 3 m<sup>3</sup> (EX/III-, FL- och AT-fordon)

Delavsnitt 9.7.9 revideras och nya säkerhetskrav införs för FL- och EX/III fordon. Det införs krav på automatiskt brandsläckningssystem och värmeskydd mot däcksbland för FL-fordon som transporterar kondenserad och komprimerad brandfarlig gas som har "F" i klassificeringskoden samt brandfarliga vätskor i med förpackningsgrupp I och II. Bestämmelserna gäller även när FL-fordon transporterar tankcontainer. Till dessa nya bestämmelser om automatiskt brandsläckningssystem och värmeskydd införs övergångsbestämmelser i 1.6.5.24 och 1.6.5.25 som anger att FL-fordon som registrerats eller tagits i bruk före den 1 januari 2029, men som inte uppfyller de nya kraven, får användas även i fortsättningen.

Kraven på värmeskydd (termiskt skydd) mot däcksbland specificeras i 9.7.9.2 och är nya för FL-fordon. De är till viss del även nya för EX-fordon. Till dessa nya bestämmelser införs därför övergångsbestämmelser i 1.6.5.23 som anger att EX/III fordon som registrerats eller tagits i bruk före den 1 januari 2029, men som inte uppfyller de nya kraven, får användas även i fortsättningen.

Som en konsekvens av dessa ändringar så sker en ändring 9.1.3.3 om certifikatet om godkännande.

## **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

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

I bilaga S finns de gällande nationella 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 väg och i terräng.

Nedan kommenteras de mest väsentliga föreslagna förändringarna i bilaga S.

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

#### Kapitel 13.1 – Transporter mellan industri- eller flygplatsområden

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

MSB har formulerat om texten i detta kapitel för att göra texten mer lättförståelig. Det sker ingen förändring av bestämmelserna i sak. MSB bedömer att denna ändring kommer att underlätta för företag att förstå hur bestämmelserna får tillämpas.

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

#### Kapitel 18.4 – Multilaterala avtal

Tabellen i detta kapitel innehåller de avtal som Sverige har undertecknat fram till och med den 30 maj 2022. I ADR 2023 kommer den att vara ytterligare uppdaterad och innehålla de avtal som Sverige har undertecknat fram till och med oktober 2022. För att få aktuell information om giltiga multilaterala avtal eller för vilka avtal som giltigheten har löpt ut efter detta datum hänvisar MSB till [www.msb.se/farligtgods](http://www.msb.se/farligtgods). Multilaterala avtal ger möjlighet till avsteg från bestämmelserna i ADR enbart i de länder som undertecknat avtalen.

### **Del 20 Utbildning av förare som transporterar farligt gods**

I del 20 har texter som tidigare funnits i de allmänna råden flyttats och gjorts till s.k. ”ska-

tillämpliga bestämmelser för inrikes transport av farligt gods på järnväg.

Nedan kommenteras de mest väsentliga föreslagna förändringarna i bilaga S.

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

#### Kapitel 18.2 – Multilaterala avtal

Tabellen i detta kapitel innehåller eventuella avtal som Sverige har undertecknat fram till och med den 30 maj 2022. I RID 2023 kommer den att vara ytterligare uppdaterad och innehålla de avtal som Sverige har undertecknat fram till och med oktober 2022. För att få aktuell information om giltiga multilaterala avtal eller för vilka avtal som giltigheten har löpt ut efter detta datum hänvisar MSB till [www.msb.se/farligtgods](http://www.msb.se/farligtgods). Multilaterala avtal ger möjlighet till avsteg från bestämmelserna i RID enbart i de länder som undertecknat avtalen.

krav”. Det gäller främst bestämmelser om lärare och utbildningars utformning. Med anledning av detta har ett nytt kapitel ”Utbildningens utformning” införts i nya kapitlet 20.4.

Vissa förtydliganden av bestämmelserna i kapitel 20.2 har gjorts och här anges numera även att godkännanden att bedriva utbildning av förare som transporterar farligt gods ges som längst 5 år. Övergångsbestämmelsen som tidigare funnits i 20.3 har tagits bort eftersom den inte längre är tillämplig.

De ADR-prov som MSB tagit fram för examination av förare som transporterar farligt gods föreslås i kapitel 20.5 enbart vara på svenska eftersom föraren i sin yrkesroll som förare av fordon som transporterar farligt gods ingår i många fall att kunna läsa och förstå transporthandlingar på svenska.

Vissa krav på ADR-lärares kvalifikationer har förtydligats i nya texter som införts i de allmänna råden i kapitel 20.6.

## **Del 21 Allmänna bestämmelser**

### Kapitel 21.5 – Flyktutrustning

MSB har i samråd med Arbetsmiljöverket gjort en översyn av detta kapitel. Översynen har gjorts för att få en korrekt innebörd av det engelska uttrycket ”emergency escape mask”.

MSB förtydligar nu att flyktutrustning dels kan vara flyktutrustning med andningsapparat och dels helmask/flykthuva med filter.

Ett förtydligande införs även i anmärkning 3 i 8.1.5.3 att denna typ av flyktutrustning är utrustade med filter.

Ändringen medför inga konsekvenser för företagen, utan består endast av ett förtydligande.

### Kapitel 21.7 – Brännbarheten hos stötdämpande material

I förpackningsinstruktionerna P908 5., P910 (1)(e), P910 (2)(d), LP904 5., LP905 (1)(e) och LP905 (2)(d) anges att svårbrännbart och icke elektriskt ledande stötdämpande material ska användas och att brännbarheten ska bedömas enligt en standard som godtagits i landet där förpackningen är konstruerad eller tillverkad. Som behörig myndighet är MSB skyldig att ange vilken standard som godtas och inför därför i kapitel 21.7 att SS-EN 13501-1:2019 Brandteknisk klassificering av byggprodukter och byggnadselement – Del 1: Klassificering baserad på provningsdata från metoder som mäter reaktion vid brandpåverkan godtas. Standarden anger att det stötdämpande materialet ska uppfylla klass A1 eller A2 och kriterierna och kravnivån som ska uppfyllas vid själva provningen. Provningsprovet ska ske enligt SS-EN ISO 1182:2020 Brandteknisk provning av produkter – Obrännbarhet (ISO/DIS 1182:2019). Detta kapitel gäller endast för konstruktion och tillverkning av förpackningar och storförpackningar i Sverige.

### **3 Bestämmelsernas effekt**

Nedan följer en beskrivning av vilka konsekvenser de föreslagna ändringarna, som redovisas under punkt 2.4 (sid 4) och 2.5 (sid 18) i denna utredning, kan komma att få på de verksamheter som berörs. Ändringarna som anges under punkt 2.4 berör bilagorna A, B och 1 i ADR-S/RID-S (internationella bestämmelser) och punkt 2.5 rör bilaga S i ADR-S/RID-S (nationella bestämmelser). 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 och har godkänts av EU-kommissionen. Dessutom föreslås ändringar i paragraf 5 i de inledande föreskrifterna som handlar om kontroll genom behöriga organ.

#### **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 enligt en särskild procedur. Bestämmelserna är godkända under en 6-årsperiod och måste sedan förnyas. Syftet är att minimera antalet nationella avvikelser (bestämmelser) 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 avvikelser utan att först få dessa godkända av EU.

Ändringarna som föreslås i Bilaga S i ADR-S/RID-S redovisas under punkt 2.5 (sid 18) och information ges även under punkt 3.3, specifikt för bilaga S (sid 22, se nedan) i denna utredning.

### 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 det totala antalet som berörs, eftersom det generellt inte förekommer någon anmälnings- eller tillståndsplikt för den som transporterar eller avsänder farligt gods. Föreslagna föreskrifter berör till viss del även de myndigheter som utövar tillsyn över transport av farligt gods på väg respektive järnväg, vilka utpekas i 10 § i förordningen (2006:311) om transport av 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 har förutsättningar att följa bestämmelserna och vidta 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 3 500 företag (med olika organisationsnummer) 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 vissa av de ändrade föreskrifterna. Det finns dessutom ett mörkertal avseende företag som inte har anmält säkerhetsrådgivare till MSB trots att de omfattas av bestämmelserna.

I dagsläget finns 209 utbildningsanordnare i Sverige som är godkända av MSB för att bedriva förarutbildning. Anordnarna har i sin tur 1-27 anställda lärare. Största anordnaren är Försvarsmakten som har totalt cirka 24 000 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 42 400 förare (registrerade ADR-intyg) som har avlagt godkänt prov. Alla dessa förare berörs inte av ändringarna eftersom alla inte arbetar med att transportera farligt gods.

Åkerinäringen i Sverige består av cirka 10 000 åkeriföretag varav drygt 5000 är medlemmar i Sveriges Åkeriföretag. Sveriges Åkeriföretag uppskattar grovt att ca 1500 åkerier är inblandade i transport av farligt gods. Det 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 information inte kan fås fram.

Branschorganet IKEM (Innovations- och kemiindustrierna i Sverige) har 1 400 medlemsföretag med 77 000 medarbetare inom kemi-, plast- och materialbranscherna. IKEM uppskattar grovt att runt

1 100 medarbetare 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 cirka 100 medlemsföretag. Av dessa är cirka hälften inblandade i transport av farligt gods. De största medlemsföretagen har ca 2 - 3 000 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.

Energigas Sverige är en branschorganisation för aktörer inom biogas, fordonsgas, gasol, naturgas och vätgas. Organisation har 150 medlemsföretag minst ett 20-tal uppskattas beröras av föreskrifterna. En mycket grov uppskattning från organisationen själva är att minst 100 personer berörs.

SVEFF är en branschorganisation för företag som importerar, tillverkar eller marknadsför färg, lack, tryckfärg, lim, fogmassor och spackel i Sverige och en viss del av dessa produkter är farligt gods. Branschorganisationen har cirka 50 - 60 medlemsföretag.

Antalet privatpersoner som på något sätt kan beröras av bestämmelserna bör uppskattningsvis vara ca 6,6 miljoner. I Sverige fanns år 2020 6,6 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, ADR-S och RID-S**

#### **Kapitel 21.7 - Brännbarheten hos stötdämpande material i förpackningsinstruktionerna P908 5., P910 (1)(e), P910 (2)(d), LP904 5., LP905 (1)(e) och LP905 (2)(d)**

Alla förpackningar, inklusive IBC-behållare och storförpackningar, ska enligt ADR-S och RID-S, vara typgodkända för att få användas för transport. Tillverkare av förpackningar måste typgodkänna sina förpackningar. Verksamheter som ska utföra typgodkännandet ska uppfylla Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2009:5) om ackreditering av organ som ska utföra certifiering av förpackningar, IBC-behållare och storförpackningar för transport av farligt gods på land. Certifiering är den nomenklatur som Swedac använder och är likställt med typgodkännande. I Sverige är enbart RISE ackrediterat enligt MSBFS 2009:5.

Specifikationen om brännbarheten hos det stötdämpande materialet kommer att gälla för tillverkare som konstruerar eller tillverkar förpackningar enligt förpackningsinstruktioner P908 5., P910 (1)(e), P910 (2)(d), LP904 5., LP905 (1)(e) och LP905 (2)(d) i Sverige. Det är inte möjligt att få reda på hur många tillverkare som berörs av detta då det inte finns några branschorganisationer eller myndigheter som har förteckning på företag. RISE har idag inte registrerat antal företag som har tillverkat förpackningar enligt dessa förpackningsinstruktioner och har ingen möjlighet att få fram dessa uppgifter.

### **Specifikt för Bilaga S, ADR-S**

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

Detta kapitel används, enligt vad MSB känner till, till största del av företag som arbetar inom svensk skogsindustri. Branschorganet Skogsentreprenörerna har ca 750 aktiva medlemsföretag och har

ingen möjlighet att uppskatta hur många medarbetare som är inblandade i transport av farligt gods. Enligt branschorganet så finns totalt ca 3 000 skogsentreprenörer (d.v.s. certifierade enligt PEFC).

#### Del 20 - Utbildning av förare som transporterar farligt gods

I dagsläget finns 209 utbildningsanordnare som berörs av dessa ändringar och även delvis förare som transporterar farligt gods.

#### Kapitel 21.5 – Flyktutrustning

De som berörs av detta förtydligande är åkerier. För information om antal berörda, se under punkten 3.3 och stycket om Sveriges Åkeriföretag.

### **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 Andra kostnader**

MSB har ingen möjlighet att uppskatta alla kostnader som uppstår pga. ändringarna i bilagorna A, B, I och S. Det är inte 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 har försökt uppskatta kostnader för några av ändringarna som bedömts ha mer väsentlig påverkan.

MSB har fått information från RISE angående bedömning av brännbarheten på svårbrännbara och icke elektriskt ledande stötdämpande material enligt kapitel 21.7 i ADR/RID-S och de anger att en provning enligt standard 1182 uppskattas kosta drygt 20 000 kr.

Med anledning av tillkommande krav på brandsläckningssystem och värmeskydd mot däckbrand för FL-fordon i ADR, avsnitt 9.7.9, tillkommer på sikt vissa kostnader vid inköp av ett sådant fordon i de fall fordonet registreras eller tas i bruk efter den 31 december 2028. Det finns alltså inga krav på efterkonstruktion av fordon som redan är i drift. Enligt uppgift från fordonstillverkare bedöms kostnaden för ett sådant brandsläckningssystem i dagsläget generera en prisökning på ca 3 000 – 5 000 kr/forдон. Vad gäller kostnader för termiskt skydd är detta inte möjligt att uppskatta då bestämmelserna medger en relativt stor variation av tekniska lösningar.

### **3.6 Tidsåtgång och administrativa kostnader**

För de företag som transporterar högriskgods tillhörande klass 1 i enlighet bestämmelserna i 1.1.3.6, för vilka det nu tillkommer krav på att bestämmelserna om transportskydd ska uppfyllas, bedöms mellan 0,5-1 dag behövas för att upprätta skyddsplaner. Dessutom bedöms 1-2 timmars utbildning per person behövas. Som tidigare nämnts så införs en övergångsperiod på två år innan dessa bestämmelser måste uppfyllas.



MSB bedömer att ett utbildnings- eller informationsbehov motsvarande 1-6 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 5-10 timmar krävs för säkerhetsrådgivarnas inläring. Antalet företag (med olika organisationsnummer) med utsedd säkerhetsrådgivare är ca 3 500 och antalet godkända säkerhetsrådgivare uppskattas till ca 500 st.

I dagsläget finns cirka 209 utbildningsanordnare i Sverige som är godkända av MSB för att bedriva s.k. förarutbildning. Utbildningsanordnarnas lärare behöver en viss inläring till följd av regelverksändringarna.

Det uppstår ingen tidsåtgång genom ändringarna som föreslås i bilaga S i kapitel 20 ADR-S för utbildningsanordnare som redovisas i denna utredning under punkt 2.5 (sid 18) och under punkt 3.3, specifikt för bilaga S (sid 22), eftersom kraven ställs redan idag med stöd av interna beslut hos MSB.

Personal hos de myndigheter som bedriver tillsyn över tillämpningen av föreskrifterna bedöms ha ett utbildningsbehov av 1,5 arbetsdagar för att sätta sig in i de reviderade föreskrifterna. Inom Polismyndigheten kan det röra sig om ca 100-150 personer och för Kustbevakningen ca 20-30 personer. Tillsynen av järnvägstransporter utförs av Transportstyrelsen och där omfattas 4 personer. För Strålsäkerhetsmyndigheten uppskattas ett uppdateringsbehov på 0,5 arbetsdagar och det är ett fåtal personer som berörs.

I övrigt beräknas de övriga ändringarna i bilaga S i ADR-S och RID-S ge försumbara administrativa kostnader.

### **3.7 Informationsinsatser**

Inför samtliga internationella mötena inom FN och OTIF samråder MSB kontinuerligt med berörda branschorganisationer och myndigheter genom samrådsmöten, andra mötesgrupperingar och specifika informationsutbyten för att kunna lämna Sveriges ståndpunkt på de olika förslagen om ändringar innan beslut fattas. Efter varje avslutat möte informerar MSB dels på hemsidan och 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 2021 får tillämpas under en övergångsperiod till och med den 30 juni 2023, bedömer MSB att företagen har möjlighet att skaffa sig kunskap om kommande ändringar i god tid innan de träder i kraft. För vissa ändringar som kan innebära större administrativa eller ekonomiska bördor införs även specifika övergångsperioder. Dessa kan löpa över flera år eller, under vissa förutsättningar, helt medge undantag från ett visst krav.

MSB bedömer att ett visst informationsbehov finns trots de samråd som äger rum. För att underlätta utbildnings- och informationsinsatserna avser MSB att via myndighetens hemsida informera övergripande om de mest väsentliga förändringarna. Vidare kommer befintligt informationsmaterial att successivt revideras i enlighet med ändringarna. MSB planerar att anordna en informationsträff under första halvåret 2023 i syfte att informera om de ändringar som införts i föreskrifterna.

Dessutom kommer MSB att informera Polismyndigheten och Kustbevakningen i början av 2023 om de nya ändringarna som är relevanta för deras verksamhet.

Särskilda informationsinsatser, utöver ovanstående, till småföretag är inte planerade. Alla aktörer har 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 de existerande 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 företag som normalt inte medverkar i en transport av farligt gods. Inga nya specifika lättnader har tillkommit.

De föreslagna ändringarna som redovisas under punkt 2.4 (sid 4) för bilagorna A, B och 1 i ADR-S och RID-S kan medföra en större arbetsbörda för små företag för att tillgodogöra sig de nya ändringarna, men bedöms inte innebära någon snedvriden konkurrens.

De ändringar som föreslås för Bilaga S i ADR-S och RID-S och som redovisas under punkt 2.5 (sid 18) och under punkt 3.3, specifikt för bilaga S i ADR-S (sid 22) i denna utredning bedöms varken hämma eller främja konkurrensen.

### **3.9 Reglernas övriga påverkan**

Förslaget leder inte till någon ytterligare påverkan på berörda företag än den som redan har redovisats.

### **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 direktivets utformning och fördraget om internationell järnvägstrafik är det emellertid inte tillåtet att införa särregler för dessa företag. Enligt artikel 6 i direktiv 2008/68/EG anges att undantag endast kan ges för transport av små mängder farligt gods samt lokala transporter över korta sträckor.

I existerande 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 eller som till viss del avsänder eller transporterar en viss typ av farligt gods.

Vissa små företag 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 de ändrade föreskrifterna. MSB har

ingen möjlighet att uppskatta antalet sådana företag eftersom det inte förekommer någon generell anmälningsplikt för den som genomför transport av farligt gods.

### **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.

### Övergångsperioder som utgått (ADR):

1.6.1.41 Oavsett bestämmelserna i ADR/ADR-S tillämpliga från och med den 1 januari 2017, får storförpackningar för UN 1950 som uppfyller provningskraven för förpackningsgrupp III enligt särbestämmelse för förpackningen L2 i förpackningsinstruktion LPO2 i 4.1.4.3 tillämpliga till och med den 31 december 2016 fortsätta att användas till och med den 31 december 2022.

1.6.1.44 Företag som endast medverkar i transporten av farligt gods som avsändare och som inte behövde utse en säkerhetsrådgivare baserat på bestämmelserna tillämpliga till och med 31 december 2018 ska, med avvikelse från bestämmelserna i 1.8.3.1 som gäller från och med 1 januari 2019, utse en säkerhetsrådgivare senast den 31 december 2022.

1.6.1.46 Transport av maskiner eller utrustning som inte närmare anges i denna bilaga och som i sin konstruktion eller driftsutrustning innehåller farligt gods och därför är tillordnade UN 3363, 3537, 3538, 3539, 3540, 3541, 3542, 3543, 3544, 3545, 3546, 3547 eller 3548, men som enligt 1.1.3.1 (b) var undantagna från bestämmelserna i ADR/ADR-S tillämpliga till och med den 31 december 2018, får fortsatt undantas från bestämmelserna i ADR/ADR-S till och med den 31 december 2022 under förutsättning att åtgärder har vidtagits som förhindrar att innehållet kommer ut under normala transportförhållanden.

1.6.2.16 Bestämmelserna i anmärkning 3 i 6.2.3.5.1, tillämpliga till och med den 31 december 2020, får tillämpas till och med den 31 december 2022.

1.6.3.33 Om tankskalet till en fast tank (tankfordon) eller avmonterbar tank före den 1 januari 2009 var indelat med skiljeväggar eller skvalpskott i fack om högst 7500 l volym, behöver volymen i de uppgifter som föreskrivs i 6.8.2.5.1 inte kompletteras med symbolen "S" innan nästa återkommande kontroll enligt 6.8.2.4.2 utförs.

1.6.4.32 Om tankskalet till en tankcontainer före den 1 januari 2009 var indelat med skiljeväggar eller skvalpskott i fack om högst 7500 l volym, behöver volymen i de uppgifter som föreskrivs i 6.8.2.5.1 inte kompletteras med symbolen "S" innan nästa återkommande kontroll enligt 6.8.2.4.2 utförs.

### Övergångsperioder som utgått (RID):

1.6.1.41 Oavsett bestämmelserna i RID/RID-S tillämpliga från och med den 1 januari 2017, får storförpackningar för UN 1950 som uppfyller provningskraven för förpackningsgrupp III enligt särbestämmelse för förpackningen L2 i förpackningsinstruktion LPO2 i 4.1.4.3 tillämpliga till och med den 31 december 2016 fortsätta att användas till och med den 31 december 2022.

1.6.1.44 Företag som endast medverkar i transporten av farligt gods som avsändare och som inte behövde utse en säkerhetsrådgivare baserat på bestämmelserna tillämpliga till och med 31 december 2018 ska, med avvikelse från bestämmelserna i 1.8.3.1 som gäller från och med 1 januari 2019, utse en säkerhetsrådgivare senast den 31 december 2022.

1.6.1.46 Transport av maskiner eller utrustning som inte närmare anges i RID/RID-S och som i sin konstruktion eller driftsutrustning innehåller farligt gods och därför är tillordnade UN 3363, 3537, 3538, 3539, 3540, 3541, 3542, 3543, 3544, 3545, 3546, 3547 eller 3548, men som enligt 1.1.3.1 (b) var undantagna från bestämmelserna i RID/RID-S tillämpliga till och med den 31 december 2018, får fortsatt undantas från bestämmelserna i RID/RID-S till och med den 31

december 2022 under förutsättning att åtgärder har vidtagits som förhindrar att innehållet kommer ut under normala transportförhållanden.

1.6.2.16 Bestämmelserna i anmärkning 3 i 6.2.3.5.1, tillämpliga till och med den 31 december 2020, får tillämpas till och med den 31 december 2022.

1.6.3.3.3 Cisternvagnar för transport av gaser i klass 2 vars tankskal tillverkats mellan den 1 januari 1967 och den 31 december 1970, får användas till och med den 31 december 2021 förutsatt att tankarnas utrustning, men inte deras väggtjocklek, uppfyller bestämmelserna i kapitel 6.8.

1.6.3.17 Cisternvagnar 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 enligt de till och med den 31 december 2006 gällande bestämmelserna, och som enligt de till och med den 31 december 2006 gällande bestämmelserna tillordnats tankkoden L1,5BN, får användas fram till och med den 31 december 2022 för transport av ovannämnda ämnen.

1.6.4.32 Om tankskalet till en tankcontainer före den 1 januari 2009 var indelat med skiljeväggar eller skvalpskott i fack om högst 7500 l volym, behöver volymen i de uppgifter som föreskrivs i 6.8.2.5.1 inte kompletteras med symbolen "S" innan nästa återkommande kontroll enligt 6.8.2.4.2 utförs.