



Datum  
2010-07-12

Diariernr  
2010-3568 (ADR-S)  
2010-3565 (RID-S)

Ert datum

Er referens

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

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

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

MSB Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

**Postadress**  
651 81 Karlstad

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

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

Org nr.  
202100-5984

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

### 1 Bakgrund

MSB är behörig myndighet för transport av farligt gods på land, vilket innebär att MSB ska verka för att förebygga och skadebegränsa 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 21 november 1994 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på väg ska Sverige tillämpa de internationella bestämmelserna även vid inrikes transport av farligt gods på väg och i terräng.

Bilagorna till ADR utarbetas av arbetsgrupp WP.15 inom Förenta Nationerna (FN). I det internationella regelverksarbetet inom FN representeras Sverige bland annat av MSB. Inför mötena inom FN, samråder MSB kontinuerligt med berörda branschorganisationer och myndigheter genom förmöten och andra mötesgrupperingar.

Vid de regelbundet återkommande mötena med WP.15 företräds även näringslivet av internationella branschorganisationer såsom IRU (International Road Transport Union), FIATA (International Federation of Freight

## 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 MSB ska verka för att förebygga och skadebegränsa olyckor och tillbud i samband med transport av farligt gods. I detta ligger bland annat ett bemyndigande att utfärda föreskrifter. Dessa föreskrifter benämns RID-S för transport av farligt gods på järnväg och är baserade på bilaga 1 (RID) till bihang C till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF).

Sverige är fördragspart till COTIF, vilket innebär att bilaga 1 (RID) ska tillämpas vid internationella transporter av farligt gods som sker i Sverige. Enligt rådets direktiv 2008/68/EG av den 23 juli 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på järnväg ska Sverige tillämpa de internationella bestämmelserna även vid inrikes transport av farligt gods på järnväg.

RID utarbetas av RID:s expertgrupp inom OTIF (Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires). I det internationella regelverksarbetet inom OTIF representeras Sverige bland annat av MSB. Inför mötena inom OTIF samråder MSB kontinuerligt med berörda branschorganisationer och myndigheter genom förmöten och andra mötesgrupperingar.

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

Forwarders Associations) och CEFIC (European Chemical Industry Council).

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

MSB har samtidigt utfört en översyn av bestämmelserna i bilaga S till ADR-S, det vill säga bestämmelserna som endast kan tillämpas för inrikes transport.

## 2 MSB:s förslag till föreskrifter

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

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

Bilagorna A och B till ADR-S innehåller en översättning motsvarande bilagorna A och B till ADR. Bilagorna A och B gäller för internationella och inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng. På dessa bilagor kan endast språkliga synpunkter beaktas vid remissvar då de är baserade på internationellt antagna texter.

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

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

OTIF utvecklar och reviderar fortlöpande bestämmelserna i RID och vartannat år fattar OTIF beslut om ändringar. Detta medför i sin tur att det vartannat år finns ett krav på att revidera de svenska föreskrifterna. Nu föreliggande förslag till föreskrifter föranleds av en sådan återkommande revidering och komplettering av RID.

MSB har samtidigt utfört en översyn av bestämmelserna i bilaga S till RID-S, det vill säga bestämmelser som endast kan tillämpas för inrikes transport.

## 2 MSB:s förslag till föreskrifter

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

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

Bilaga 1 innehåller en översättning motsvarande bilaga I (RID) till bilagor C till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF). Bilaga 1 gäller för internationella transporter av farligt gods på järnväg. På denna bilaga kan endast språkliga synpunkter beaktas vid remissvar då de är baserade på internationellt antagna texter.

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

## 2.1 Ikraftträdande

MSB:s förslag till föreskrifter föreslås träda i kraft den 15 februari 2011.

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

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

I de inledande föreskrifterna har endast mindre ändringar införts.

## 2.3 Övergångsbestämmelser

Övergångsbestämmelserna i de inledande föreskrifterna har förändrats i enlighet med vad FN har fastställt. Föreskrifterna föreslås träda i kraft den 15 februari 2011. De nu gällande föreskrifterna i MSBFS 2009:2 (ADR-S) får tillämpas under en övergångsperiod till och med den 30 juni 2011, om inget annat anges i ADR-S.

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

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

Vissa avsnitt i bilagorna A och B saknar MSB bemyndigande att sätta i kraft eller så finns de publicerade i annan form. Sådana avsnitt är gråmarkerade och gäller inte som föreskrifter.

Nedan redovisas kortfattat ett urval av de

transport av farligt gods på järnväg.

## 2.1 Ikraftträdande

MSB:s förslag till föreskrifter föreslås träda i kraft den 15 februari 2011.

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

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

I de inledande föreskrifterna har endast mindre ändringar införts.

## 2.3 Övergångsbestämmelser

Övergångsbestämmelserna i de inledande föreskrifterna har förändrats i enlighet med vad OTIF har fastställt. Föreskrifterna föreslås träda i kraft den 15 februari 2011. De nu gällande föreskrifterna i MSBFS 2009:3 (RID-S) får tillämpas under en övergångsperiod till och med den 30 juni 2011, om inget annat anges i RID-S.

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

Bilaga 1 innehåller en översättning motsvarande bilaga I (RID) till bihang C till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF). Därför kan endast språkliga synpunkter beaktas.

Vissa avsnitt i bilaga 1 saknar MSB bemyndigande att sätta i kraft eller så finns de publicerade i annan form. Sådana avsnitt är gråmarkerade och gäller inte som

ändringar av bilagorna A och B som bedöms vara av störst betydelse.

föreskrifter.

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

## Del 1 Allmänna bestämmelser

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

### Kapitel 1.1 – Giltighetsområde och tillämplighet

I reglerna om undantag i 1.1.3.2, införs två nya lättnader för transport av gaser. ADR-S/RID-S behöver inte följas för transport av bollar och glödlampor som innehåller gas.

Hela delavsnittet 1.1.4.4 om kombitransport ändras. Alla bestämmelser om kombitrafik placeras på ett och samma ställe. Det införs bestämmelser för släpvagnar som separeras från dragbilen. Dessa släpvagnar ska också märkas och storetiketteras (se även 1.2, 5.3.1.3.1, 5.3.1.3.2, 5.3.2.1.6, 5.4.1.1.9 och 7.1.2).

I 1.4.2.2.1 tillkommer bestämmelser för transportören. Transportören ska försäkra sig om att skriftliga instruktioner finns med på loket (se även 1.4.2.2.6 och 5.4.3).

Även i 1.4.2.2.6 införs bestämmelser om skriftliga instruktioner. Här anges att transportören ska förse lokföraren med de skriftliga instruktionerna (se även 1.4.2.2.1 och 5.4.3).

### Kapitel 1.2 – Definitioner och måttenheter

I listan över definitioner i 1.2.1 införs nya definitioner för bland annat "bränsleceller", "bränslecellsmotor", "lossare", "reoverad storförpackning", "återanvänd storförpackning" "väte i ett metallhydridlagringssystem" och "öppna kryokärl".

Vidare har ett begränsat antal befintliga definitioner förändrats, där i bland "lastare" och "reparerad IBC-behållare".

Överensstämmer i stort med ADR-S. En skillnad är att definitionen för kombitransport har modifierats i RID (se även 1.1.4.4, 5.3.1.3.1, 5.3.1.3.2, 5.3.2.1.6 och 5.4.1.1.9).

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

I 1.3.1 anges att om en person utför uppgifter som personen inte har utbildning för, får detta endast ske under övervakning av en utbildad person.

Nya bestämmelser införs i 1.3.2.4 som anger att utbildning ska ges återkommande för att ta hänsyn till ändrade bestämmelser.

1.3.3 modifieras något och innebär att arbetsgivaren ska dokumentera den utbildning som anställda har och dokumentationen ska finnas tillgänglig för de anställda och den behöriga myndigheten. Dokumentation ska sparas av arbetsgivaren enligt den tid som fastställs av MSB. I bilaga S, avsnitt 20.3 föreslår MSB att dokumentationen ska sparas i fem år. Dessutom ska arbetsgivaren kontrollera att en person har eller kommer att få utbildning vid nyanställning.

### Kapitel 1.4 – Skyldigheter hos delaktiga

I 1.4.2 införs en anmärkning som innebär ett förtydligande att en verksamhet kan uppfylla flera olika åtaganden samtidigt. Det vill säga en delaktig kan exempelvis vara både avsändare och transportör. Dessutom anges att en delaktig kan ta flera olika företag till sin hjälp för att uppfylla sina skyldigheter som delaktig i en transportkedja.

1.4.2.2.1 (b) modifieras och innebär att transportören ska försäkra sig om att all information som krävs enligt ADR har erhållits från avsändaren och att all dokumentation på fordonet finns i pappersform eller som elektronisk överföring. Om elektronisk överföring används ska informationen finnas tillgänglig på samma sätt som information i pappersform.

I 1.4.2.3 har delavsnittet om mottagare ändrats och bland annat har text i 1.4.2.3.1 (a) och (b) strukits.

Ett helt nytt avsnitt införs i 1.4.3.7 om lossarens skyldigheter. Där anges bland annat att lossaren ska kontrollera att korrekt gods lossas genom att kontrollera godsdeklarationen och jämföra den med den information som finns på kollin, containrar, tankar och fordon. Lossaren ska dessutom se till att ingen märkning enligt kapitel 5.3 förekommer på fullständigt tömda, rengjorda och sanerade containrar. Den som lossar ska även se till att rengöring och sanering av fordon och containrar sker.

### Kapitel 1.6 – Övergångsbestämmelser

I 1.6.1.1 införs den sedvanliga övergångsperioden om sex månader för tillämpningen av bilagorna A och B. Därför är det tillåtet att till och med den 30 juni 2011, tillämpa de bestämmelser som gällde den 31 december 2009, det vill säga i nuvarande bestämmelser i MSBFS 2009:2.

I 1.6.1.1 införs den sedvanliga övergångsperioden om sex månader för tillämpningen av bilaga 1. Därför är det tillåtet att till och med den 30 juni 2011, tillämpa de bestämmelser som gällde den 31 december 2009, det vill säga i nuvarande

bestämmelser i MSBFS 2009:3.

Övergångsbestämmelser i 1.6.1.2 om äldre etiketter och storetiketter upphör att gälla och tas bort.

Övergångsbestämmelserna i 1.6.1.8 modifieras och anger att orangefärgade skyltar som uppfylle 2004 års bestämmelser får fortsätta att användas under förutsättning att bestämmelserna i delavsnitt 5.3.2.2.1 och 5.3.2.2.2 om att skyltar ska sitta fast uppfylls.

Övergångsbestämmelserna i 1.6.1.13 för fordon/vagnar och avseende kravet att märkningen ska sitta kvar på fordonet/vagnen upphör att gälla och tas bort.

I 1.6.1.14 ändras övergångsbestämmelserna för IBC-behållare som tillverkas före 1 januari 2011 och motsvarar en konstruktionstyp som inte klarat fallprovningen enligt 6.5.6.9.5 (d). Dessa IBC-behållare får användas även i fortsättningen. Nya krav på fallprovningen infördes i förra utgåvan av ADR-S/RID-S.

Övergångsbestämmelsen i 1.6.1.17 upphör att gälla. Detta innebär att fordon/vagnar, MEG-containerar och UN-tankar som transporterar miljöfarliga ämnen och som ska förses med storetiketter även ska förses med symbolen ”fisken och trädet”.

Övergångsbestämmelsen i 1.6.1.18 om att transportenheter med en totalvikt över 12 ton och som transporterar begränsade mängder över 8 ton ska märkas med svarta bokstäverna ”LTD QTY” upphör att gälla och tas bort.

Övergångsbestämmelserna i 1.6.3.18 modifieras och anger nu att tankar som tillverkats före den 1 januari 2001 får fortsätta att användas, men de ska märkas med korrekt tankkod.

Övergångsbestämmelserna i 1.6.3.18 modifieras och anger nu att cisternvagnar och batterivagnar som tillverkats före den 1 januari 2003 får fortsätta att användas, men de ska märkas med korrekt tankkod och eventuell alfanumerisk kod enligt särbestämmelse TC eller TE enligt 6.8.4.

Övergångsbestämmelsen i 1.6.3.21 upphör att gälla och tas bort.

Övergångsbestämmelserna i 1.6.4.12 modifieras och anger nu att tankcontainerar som tillverkats före den 1 januari 2001 får fortsätta att användas, men de ska märkas med korrekt tankkod och eventuell alfanumerisk kod enligt särbestämmelse TC eller TE enligt 6.8.4.

I 1.6.5.4 införs den brukliga övergångsperioden för konstruktion och tillverkning av fordon enligt del 9. Således är det tillåtet att till och med den 31 mars 2012 tillverka fordon enligt bestämmelserna som var i kraft den 31 december 2010.



### Kapitel 1.7 – Allmänna bestämmelser för klass 7

I 1.7.15 (a) ändras bestämmelserna för transport av undantagna kollin (se även särbestämmelse 290 och delavsnitt 5.2.1.7.2).

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

I avsnitten 1.8.6 samt 1.8.7 revideras bestämmelserna gällande bedömning av överensstämmelse, återkommande kontroll, revisionskontroll samt återkommande kontroll. Dessa bestämmelser gäller enbart för transportabla tryckbärande anordningar samt tankar för gas genom de hänvisningar som återfinns i kapitel 6.2 samt 6.8. Dessutom införs bestämmelser gällande bedömning av överensstämmelse, återkommande kontroll, revisionskontroll samt återkommande kontroll för engångsbehållare för gas. Även övergångsbestämmelser för engångsbehållare införs i 1.6.2.11 som innebär att bestämmelserna i 1.8.6, 1.8.7 och 1.8.8 inte behöver tillämpas före 1 januari 2013. Dessutom får engångsbehållare som är tillverkade före 1 januari 2013 fortsätta att användas utan att uppfylla bestämmelserna i 1.8.6, 1.8.7 och 1.8.8. Det införs även övergångsbestämmelser i 1.6.2.8 avseende bestämmelserna om certifikat om godkännande som anges i 1.8.7.2.4. Detta innebär att certifikat om godkännande som utfärdades före 1 juli 2011 ska överensstämma med bestämmelserna i 1.8.7.2.4 före 1 januari 2013.

Införandet av dessa bestämmelser torde inte innebära någon avsevärd förändring då motsvarande bestämmelser redan är satta i kraft genom MSB:s föreskrifter om transportabla tryckbärande anordningar, SRVFS 2005:3. Genom dessa föreskrifter genomförs rådets direktiv 1999/36/EG om transportabla tryckbärande anordningar. Dessutom kommer ett nytt direktiv om transportabla tryckbärande anordningar som kommer att genomföras under 2011 i svensk lagstiftning.

### Kapitel 1.9 – Transportrestriktioner genom behörig myndighet

I 1.9.5.2.2 sker mindre ändringar avseende ämnen i tunnelkategori B, C och D. Bland annat anges att ämnen till vilka särbestämmelse 354 har tilldelats ska omfattas av tunnelkategori D.

### Kapitel 1.10 – Bestämmelser om transportskydd

I 1.10.2 införs två nya delavsnitt om utbildning, 1.10.2.3 och 1.10.2.4. Bestämmelserna motsvarar i sitt innehåll de förändrade bestämmelserna om utbildning i 1.3.

Dessutom anges i tabellen i delavsnitt 1.10.5 att animalt material i klass 6.2 inte betraktas som hög riskpotential.

## **Del 2 Klassificering**

Del 2 innehåller bestämmelser om klassificering av ämnen och föremål.

### Kapitel 2.1 – Allmänna bestämmelser

Nya bestämmelser om klassificeringsprinciper införs i 2.1.2.3 som innebär att ett ämne får innehålla föroreningar eller tillsatser för att stabilisera ämnet. Om ämnets (individuellt benämning) klassificering påverkas av dessa så ska det betraktas som en lösning eller blandning. Dessa bestämmelser är kopplade till de nya bestämmelserna som anges i 2.1.3.3 och 3.1.3. Befintliga bestämmelser i dagens 2.1.2.3 till 2.1.2.6 numreras om till 2.1.2.4 till 2.1.2.7.

I 2.1.3.3 revideras bestämmelserna för klassificering av blandningar och lösningar som består av ämne med dominant fara och ett eller flera andra ämnen som inte är farligt gods eller spår av andra ämnen som klassificeras som farligt gods.

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

I 2.2.1.1.1 införs en ny definition för okänsliggjord.

Anmärkning 2 i 2.2.1.1.7.5 avseende uttrycket ”knallsats” revideras för klassificering av fyrverkeriartiklar. I anmärkningen hänvisas inte längre till testserie 2 (c), utan till HSL knallsats test i bilag 7 i testhandboken.

I 2.2.2.1.5 modifieras definitionen av oxiderande gaser något.

I 2.2.42.1.3 ändras beskrivningen av egenskaper hos självantändande ämnen.

I förteckningen över klassificerade organiska peroxider i förpackningar, 2.2.52.4, tillkommer två ingångar och tre stycken modifieras.

I 2.2.61.1.1 införs en anmärkning som anger att genetiskt modifierade mikroorganismer och organismer ska klassificeras som giftiga ämnen om de uppfyller dessa kriterier. Det anges även bestämmelser för dessa organismer i 2.2.9.1.11 och särbestämmelse 219.

I förteckningen över samlingsbenämningar i 2.2.6.1.3 införs sex nya UN-nummer för ämnen som är giftiga via inandning.

I 2.2.7 ändras definitionen av fissila ämnen. Den blir tydligare genom att man inledningsvis beskriver fissila nuklider.

I 2.2.8.1.6 införs fler riktlinjer från OECD för inplacering i förpackningsgrupper för frätande ämnen.

I 2.2.9.1.10 revideras bestämmelserna avseende klassificering av ämnen som miljöfarliga (vattenförorenande). I bestämmelserna ändras kriterier för när ämnen ska anses som miljöfarliga. Dessa bestämmelser härstammar från FN-rekommendationerna, som i sin tur baseras på de bestämmelser som finns i FN:s utarbetade GHS-system (Globally Harmonized System). Intressant att beakta är att de nya bestämmelserna inte till fullo är harmoniserade med EU-förordningen som kallas CLP-förordningen (Classification, Labelling and Packaging). Det kan tänkas att CLP på sikt ändrar sina bestämmelser för att stämma överens med GHS. På grund av förändrad text i 2.2.9.10 införs övergångsbestämmelser i 1.6.1.19 som innebär att de bestämmelser avseende klassificering av miljöfarliga ämnen som gällde till och med 31 december 2011 får användas till 31 december 2013. Det kan särskilt nämnas att det i 2.2.9.1.10.5 ges riktlinjer om hur klassificering ska ske i förhållande till CLP-förordningen och tidigare ämnes- och preparatdirektiv.

I 2.2.9.1.11 i anmärkning 3 läggs bestämmelser till om att genetiskt modifierade levande djur ska transporteras enligt de bestämmelser som anges av behörig myndighet i ursprungs- och destinationsländerna.

### Kapitel 2.3 – Provningsmetoder

Delavsnittet 2.3.3.1 om test för att bestämma flampunkt revideras.

Ett helt nytt avsnitt avseende test för att bestämma kokpunkt införs. Dagens bestämmelser i 2.3.3.2 numreras om till 2.3.3.3.

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

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

### Kapitel 3.1 – Allmänt

I 3.1.3 införs bestämmelser för blandningar och lösningar som består av ett ämne med dominerande fara och ett eller flera andra ämnen som inte är farligt gods eller spår av andra ämnen som klassificeras som farligt gods. Dessutom anges att "lösning" eller "blandning" ska komplettera den officiella transportbenämningen. Delavsnitt 3.1.2.9 om blandningar tas bort, (se även 2.1.3.3).

### Kapitel 3.2 – Förteckning över farligt gods

Beskrivningen för kolumn 7a avseende begränsade mängder revideras. Denna kolumn beskriver nu högsta tillåtna mängd per innerförpackning eller artikel. I kolumnen stryks den alfanumeriska koden "LQ", (se även kapitel 3.4).

I förteckningen införs dessutom ett femtontal nya UN-nummer. Dessutom görs ett antal ändringar för enskilda UN-nummer, såsom benämningar, beskrivningar, klassificeringar, särbestämmelser, förpackningssätt och tunnelkoder. Bland annat ändras följande transportbenämningar:

UN 2447 fosfor, vit, smält

Tankkoden ändras för ett tjugotal ämnen som betraktas som giftiga via inandning. Till dessa bestämmelser införs övergångsbestämmelser i 1.6.3.40 och 1.6.4.41 som anger att tankkoden som anges i dagens ADR/RID får användas till och med 31 december 2016.

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

I listan över särbestämmelser i 3.3.1 har vissa bestämmelser reviderats och ett antal nya har tillkommit. Särbestämmelse 292, 313, 559, 589 och 608 har strukits medan 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 356, 357, 655 och 656 har tillkommit. Av tabell A, kolumn 6, framgår vilka särbestämmelser som gäller för varje specifikt ämne.

Särskilt kan följande bestämmelser nämnas:

#### Särbestämmelse 188

Särbestämmelsen för litiumbatterier och celler har reviderats och innebär att litiumjonbatterier som är tillverkade före 1 januari 2009 inte behöver märkas med nominell energi i wattimmar på ytterhöljet (se även särbestämmelse 348 och 656).

#### Särbestämmelse 219

Genetiskt modifierade mikroorganismer och organismer som förpackas enligt förpackningsinstruktion P904 behöver inte uppfylla några andra bestämmelser i ADR/RID. Om organismerna uppfyller kriterierna för klass 6.1 eller 6.2 ska bestämmelserna för dessa klasser följas.

#### Särbestämmelse 290

Särbestämmelsen avseende radioaktivt ämne som har en bifara i andra klasser revideras (se även delavsnitt 1.7.1.5 och delavsnitt 5.2.1.7.2)

#### Särbestämmelse 304

Särbestämmelsen som är kopplad till UN-nummer 3028, batterier torra innehållande kaliumhydroxid, revideras. Ett förtydligande införs vilket innebär att vanliga så kallade hushållsbatterier (inte litium) inte betraktas som farligt gods. Dessutom införs ett specifikt UN-nummer för nickel metallhydrid batterier, UN 3496 och detta UN-nummer omfattas inte heller av ADR/RID.

#### Särbestämmelser 345 och 346

Två nya särbestämmelser införs till UN 1077 som transporteras i öppna kryokärl, (se även P203).

#### Särbestämmelse 347

En ny särbestämmelse tillkommer för UN 0323, 0366, 0441, 0445, 0455, 0456, 0460 och 0500 och anger att dessa UN-nummer endast får användas om testserie 6(d) i testhandboken, del I, har visat att alla av funktionen farliga effekter begränsas av kollit.

#### Särbestämmelse 348

Detta är en ny särbestämmelse för litiumjonbatterier och innebär att batterier som är tillverkade efter 31 december 2011 ska märkas med wattimmar på ytterhöljet, (se även särbestämmelse 188 och 656).

#### Särbestämmelse 354

Denna särbestämmelse införs för ett femtiotal ämnen för att påvisa att ämnet är giftigt via inandning.

#### Särbestämmelse 356

Metallhydridlagringssystem som installeras i fordon eller fordonskomponenter ska godkännas av behörig myndighet i tillverkningslandet. Godsdeklarationen ska innehålla en indikation på att kollit är godkänt av behörig myndighet eller så ska en kopia av godkännandet bifogas transporten.

#### Särbestämmelse 593

Undantaget för vissa gaser som används för kylning av medicinska eller biologiska prover revideras. Nu hänvisas till förpackningsinstruktion P203 (6) som gäller för öppna kryokärl.

#### Särbestämmelse 645

Särbestämmelsen för fyrverkerier modifieras. Det anges nu att tillståndet för klassificeringskoden som ges av behörig myndighet ska vara skriftlig och innehålla en unik referens (se även 5.4.1.2.1(g)).

#### Särbestämmelse 653

Undantaget som anges för transport av gas i gasflaskor revideras. Detta undantag gäller nu även för UN 1066 förutom UN 1013. Tidigare gällde undantaget för gasflaskor med en volym av högst 0,5 l, men för att undantaget ska gälla är nu kriterierna att gaser har ett provtryck av högst 15Mpa.liter (150bar.liter). Detta undantag kan gälla vid transport av så kallade ”kolsyrepatroner” till kolsyramaskiner.

#### Särbestämmelse 656

Kravet i särbestämmelse 188 (b) gäller inte för anordningar som måste vara aktiva under själva transporten för att fungera, under förutsättning att anordningarna inte avger hög värme. Exempel på anordningar är klockor och sensorer, (se även särbestämmelse 188 och 348).

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

Hela kapitel 3.4 om begränsade mängder är reviderat och bestämmelserna härstammar från FN-

rekommendationerna. Med de nya bestämmelserna är det meningen att bestämmelser om begränsade mängder ska stämma överens mellan alla transportslag. Mängderna som får transporteras är ändrade och i vissa fall sker en ökning och i andra fall är det en minskning. Symbolen är dessutom också ändrad och denna nya symbol ska även användas till att märka transportenheter med en totalvikt över 12 ton och som transporterar begränsade mängder över 8 ton. Detta behövs inte om enheterna redan är märkta med orangefärgad skylt. Även för containrar införs krav på att transportenheter som transporterar begränsade mängder över 8 ton ska märkas med den nya symbolen på alla fyra sidorna om inte enheterna redan är märkta med storetiketter. Bestämmelserna innehåller även krav på att utbildning ska ske enligt kapitel 1.3. Bestämmelserna anger endast vilka delar som ska uppfyllas.

Till dessa bestämmelser införs övergångsbestämmelser i 1.6.1.20 som innebär att bestämmelserna behöver tillämpas först från 1 juli 2015. De nu gällande bestämmelserna kan alltså fortsätta att användas i fem år. Separata bestämmelser om märkning av transportenheter införs även de i övergångsbestämmelserna.

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

Märket för reducerade mängder är ändrat till en kvadratisk form för att stämma överens med måttangivelsen 100\*100 mm.

## **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 förteckningen över förpackningsinstruktioner i 4.1.4 har ett antal instruktioner reviderats och en ny har tillkommit (P205). De mest väsentliga förändringar gäller följande förpackningsinstruktioner:

#### **P200**

I P200, som gäller gaser, görs revideringar av vissa bestämmelser. Bland annat införs en ny paragraf 12 som behandlar bestämmelser för återkommande kontroll vart femtonde år av återfyllningsbara svetsade gasflaskor av stål. I dessa bestämmelser finns krav på en speciell märkning av dessa gasflaskor. Dessutom ändras särbestämmelse ”v” i paragraf (10) om återkommande kontroll. Till dessa bestämmelser införs övergångsbestämmelser i 1.6.2.9 och 1.6.2.10.

#### **P203**

Förpackningsinstruktion P203 för kylda kondenserade gaser ändras. Den största förändringen sker för bestämmelser om öppna kryokärl, (se även SP 345, 346 och 6.2.3.5.2).

#### **P620**

Det tillkommer bestämmelser som anger att annat farligt gods får förpackas i samma förpackning

som UN 2814 och 2900 om ämnet är nödvändigt för stabilisering eller för att förhindra sönderfall. Maximalt får 30 ml av farligt gods i klasserna 3, 8 och 9 förpackas i varje primärbehållare.

P904

Förpackningsinstruktionen för UN 3245 genmodifierade mikroorganismer och organismer revideras.

P 205

En ny förpackningsinstruktion har tillkommit för metallhydridlagringssystem (UN 3468).

I delavsnitt 4.1.5.5 ändras de särskilda förpackningsbestämmelserna för gods i klass 1. Motsvarande bestämmelser införs för självreaktiva ämnen i klass 4.1 och organiska peroxider i klass 5.2 i delavsnitt 4.1.7.1.1.

Delavsnitt 4.1.6.10 revideras avseende återkommande kontroll för återfyllningsbara tryckkärl, andra än kryokärl. Förpackningsinstruktion P203 har bytts till P205.

Även delavsnitt 4.1.6.14 är helt modifierat. Det anges att ägare av tryckkärl ska tillhandahålla för behörig myndighet den information som krävs för att visa att tryckkärl de äger uppfyller bestämmelserna.

I 4.1.9.1.5 förtydligas bland annat att för radioaktiva ämnen som även har andra farliga egenskaper, ska kollisionkonstruktionen ta hänsyn även till dessa egenskaper.

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

Till UN-tankinstruktioner T1-T22 i 4.2.5.2.6 införs en fotnot b) med bestämmelser när bottenöppningar är tillåtna.

Två nya särbestämmelser för UN-tankar införs i 4.2.5.3, TP36 och TP37. TP 36 anger att smältsäkringar är tillåtna i gasfasutrymmet på UN tankar för ett tiotal ämnen, (se även 6.7.2.10.1). TP 37 införs för ett trettiotal ämnen och anger att de tankinstruktioner som är gällande 31 december 2010 får fortsätta att användas till 31 december 2016. Motsvarande bestämmelser anges även i övergångsbestämmelserna i 1.6.4.36.

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

I 4.3.4.1.2 modifieras tabellen avseende den systematiserade tillordningen för tankkoderna ”L10CH” och ”L15CH”.

## **Del 5 Bestämmelser för avsändning**

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

### Kapitel 5.1 – Allmänna bestämmelser

I 5.4.1.5.1.4 införs att avsändaren även ska förhandsmeddela behörig myndighet i ursprungslandet vid en förflyttning av radioaktiva ämnen.

Nya bestämmelser införs i delavsnitt 5.1.5.3.5, som innebär att när det vid en internationell transport av kollin utfärdas olika godkännandecertifikat för kollikonstruktion och för förflyttningen, ska klassificeringen ske enligt certifikatet i ursprungslandet, (se även 5.2.1.7.8, 5.2.2.1.11.5 och 5 4.1.2.5.3).

I 5.1.5.4 införs särskilda bestämmelser för undantagna kollin i klass 7. Bestämmelserna i sig är inte nya utan framgår redan idag genom hänvisning från delavsnitt 1.7.1.5 till relevanta delar av kapitel 5.2. Existerande bestämmelser i 5.4.5.4 omnumreras till 5.1.5.5. Vid en transport som undantaget kolli krävs ingen godsdeklaration, däremot ska UN-numret, namn och avsändare och mottagare finnas på ett dokument som sjöfraktsedel, flygfraktsedel eller CMR-/CIM fraktsedel (se även 1.7.1.5, SP 290 och 5.2.1.7.2).

### Kapitel 5.2 – Märkning och etikettering

I 5.2.1.7.2 förtydligas att märkning för undantagna kollin ska ske enligt 5.1.5.4.1 (se även 1.7.1.5, SP 290 och 5.1.5.4).

Nya bestämmelser införs i delavsnitt 5.2.1.7.8, som innebär att när det vid en internationell transport av kollin utfärdas olika kollikonstruktionsgodkännandecertifikat och godkännandecertifikat för förflyttningen, ska märkningen ske enligt certifikatet i ursprungslandet (se även 5.1.5.3.5, 5.2.2.1.11.5 och 5 4.1.2.5.3).

I 5.2.1.8.1 förtydligas att undantaget för märkning som miljöfarligt ämne gäller vid en nettomängd av max fem liter för vätskor och en nettovikt av max fem kg för fasta ämnen.

I delavsnitt 5.2.1.9.2 anges att riktningsskyltar inte krävs vid sammansatta förpackningar som innehåller hermetiskt tillslutna innerförpackningar med en volym på max 500 ml.

I 5.2.2.1.11.15 införs att bestämmelser som innebär att när det vid en internationell transport av kollin utfärdas olika kollikonstruktionsgodkännandecertifikat och godkännandecertifikat för förflyttningen, ska etiketteringen ske enligt certifikatet i ursprungslandet (se även 5.1.5.3.5, 5.2.1.7.8 och 5 4.1.2.5.3).



### Kapitel 5.3 – Storetiketter och märkning

Ett nytt farlighetsnummer ”X668” införs i 5.3.2.3.2.

Bestämmelserna om kombitrafik i 5.3.1.3 och 5.3.2.1.6 flyttas till delavsnitt 1.1.4.4 (se även 1.2, 1.1.4.4, 5.3.2.1.6, 5.4.1.1.9 och 7.1.2).

### Kapitel 5.4 – Dokumentation

I 5.4.0 förtydligas bestämmelserna om elektronisk databehandling (EDP) eller elektronisk dataöverföring (EDI). Det anges att när en transportör får information via EDP eller EDI, ska avsändaren kunna ge samma information till transportören i pappersformat.

I 5.4.1.1.1(e) förtydligas att antal, typ och kapacitet på innerförpackningar i en sammansatt förpackning inte behöver anges i godsdeklarationen.

Delavsnitt 5.4.1.1.4 avseende dokumentation för begränsad mängd är överflödigt och tas bort.

I delavsnitt 5.4.1.1.6.1 förtydligas bestämmelserna om vad som ska uppges i godsdeklarationen vid en transport av tömda inneslutningar.

Bland annat gäller nu att tunnelkoden ska anges i godsdeklarationen.

Vid en transport av ämnen som klassificeras som miljöfarligt ämne ska godsdeklarationen innehålla uppgifterna ”miljöfarligt”. Dessa uppgifter får ersättas av ”marine pollutant” vid en transport som inkluderar en sjötransport. Dessa uppgifter krävs inte vid transport av UN 3077 och 3082, eftersom detta framgår av deras officiella transportbenämning.

I delavsnitt 5.4.1.2.1 (g) revideras de särskilda uppgifter som krävs för transport av fyrverkerier (UN 0333, 0334, 0335, 0336 och 0337). Godsdeklarationen ska nu ange att fyrverkerierna är godkända av behörig myndighet och dessutom ska ett referensnummer anges som är kopplat till själva godkännandet. Det faktiska godkännandecertifikatet behöver inte medföras vid transporten, men det ska kunna göras tillgängligt av avsändaren till transportören eller tillsynspersonal (se även särbestämmelse 645).

I 5.4.1.2.5.3 införs bestämmelser som innebär att när det vid en internationell transport av kollin utfärdas olika kollikonstruktionsgodkännandecertifikat och godkännandecertifikat för förflyttningen, ska UN-numret och transportbenämningen ske enligt certifikatet i ursprungslandet, (se även 5.1.5.3.5, 5.2.1.7.8 och 5.2.2.1.11.15).

Bestämmelserna avseende elektronisk databehandling eller elektronisk dataöverföring revideras för stuvningsintyg för containrar och fordon i 5.4.2.3 och 5.4.2.4.

Ett helt nytt delavsnitt om bibehållande av godsdeklarationen införs i 5.4.4. Här anges att avsändare och transportören ska ha en kopia av godsdeklarationen sparad i minst tre månader. Om godsdeklarationen sparas elektroniskt ska avsändare och transportör kunna ta fram denna i pappersformat. Dagens existerande exempel på formulär för multimodal transport av farligt gods omnumreras till 5.4.5.

Hela kapitlet om gasbehandlade enheter i 5.5 revideras. Bland annat byter enheterna namn till gasbehandlad lastbärare. Dessutom införs nya bestämmelser om utbildning, märkning och dokumentation.

Bestämmelserna i 5.4.3 avseende skriftliga instruktioner (transportkort) revideras något. Bland annat sker vissa textändringar på sidan två om de huvudsakliga farorna. Även på sidan fyra sker det ändringar. Det införs ytterligare ”symboler” som information, märke för miljöfarliga ämnen och märke för förhöjd temperatur. Det sker även mindre ändringar avseende utrustningen för personligt skydd, (se även 8.1.5.3).

De uppgifter i 5.4.1.1.9 som krävs i en godsdeklaration vid en kombitransport flyttas nu till 1.1.4.4, (se även 1.2, 1.1.4.4, 5.1.3, 5.3.2.1.6 och 7.1.2).

I 5.4.3 införs bestämmelser avseende skriftliga instruktioner. Den skriftliga instruktionen ska vara utformad enligt en fyrsidig modell. Första sidan består av en lista i punktform riktad till lokföraren, med åtgärder att följa i händelse av olycka eller tillbud. På sidan två och tre finns en tabell som anger:

1. Samtliga etikettförlagor
2. Huvudsakliga faror
3. Tilläggsinformation om förarens åtgärder

På sidan fyra anges utrustning som ska medfölja tåget.

Det är transportörens skyldighet att se till att lokföraren får instruktionen, förstår den och är kapabel att handla utefter den. Instruktionen ska vara på ett språk som lokföraren kan läsa och förstå.

## **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

I 6.1.5.3.6.3 modifieras kriterierna för godkännande av fallprovet.

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

I 6.2.1.1.5 införs att provtrycket för metallhydridlagringssystem (UN 3468) anges i P205.

Ett nytt delavsnitt avseende bestämmelser för första kontroll av metallhydridlagringssystem införs i 6.2.1.5.3, (se även 1.2.1, 6.2.2.1.5, 6.2.2.3, 6.2.2.4, 6.2.2.7 och 6.2.2.9).

I anmärkning 2 för återkommande kontroll av återfyllningsbara tryckkärl i 6.2.1.6.1 tas kravet bort att behörig myndighet ska medge användning av ultraljudstest. Även anmärkning tre revideras och anger att väsketrycksprovningen kan ersättas av ultraljudstest om det sker enligt vissa standarder.

I 6.2.2.1.5 införs en standard för konstruktion, tillverkning och första kontroll för metallhydridlagringssystem, (se även 1.2.1, 6.2.1.5.3, 6.2.2.3, 6.2.2.4, 6.2.2.7 och 6.2.2.9).

Även i delavsnitten 6.2.2.2, 6.2.2.3 och 6.2.2.4 införs bestämmelser för metallhydridlagringssystem avseende material, driftsutrustning och återkommande kontroll.

Hela avsnittet 6.2.2.7 om märkning av återfyllningsbara UN-tryckkärl omnumreras.

I 6.2.2.7.9 förtydligas vad som ska märkas på ett gasflaskpaket. Det framgår nu att det är de individuella flaskorna ska märkas och inte själva ramen.

Hela avsnittet 6.2.2.8 om märkning av ej återfyllningsbara UN-tryckkärl omnumreras.

Ett helt nytt delavsnitt, 6.2.2.9, införs om hur metallhydridlagringssystem ska märkas (se även 1.2.1, 6.2.1.5.3, 6.2.2.1.5, 6.2.2.3, 6.2.2.4 och 6.2.2.7). Dessa system ska bland annat märkas med UN-förpackningssymbolen, den tekniska standarden som använts och datum för första kontrollprovtryck i bar.

Dagens bestämmelser i 6.2.2.9 omnumreras till 6.2.2.10.

Delavsnitt 6.2.3.5.2 om återkommande kontroll av slutna kryokärl stryks (se även SP 345, 346 och P203).

Delavsnitt 6.2.4 om bestämmelser för icke UN-tryckkärl som konstruerats, tillverkats och kontrollerats i överstämmelse med standarder revideras helt. Bland annat är kolumnerna 4 och 5 utbytta. Vissa standarder har tillkommit, medan andra har tagits bort.

Det sker även mindre ändringar i 6.2.5. Bland annat ska kontrollorgan i typgodkännandet ange hur de återkommande kontrollerna ska ske om standarderna i 6.2.2 eller 6.2.4 inte är lämpliga och inte ska användas.

Delavsnittet 6.2.6.3.3 om täthetsprovning av aerosoler och engångsbehållare ändras. Det ges nu undantag från provningen för olika typer av produkter som är tvungna att vara sterila.

### Kapitel 6.3 – Bestämmelser för tillverkning och provning av förpackningar för ämnen i klass 6.2

I delavsnitt 6.3.5.4.1 och 6.3.5.4.2 införs en figur för att bättre kunna beskriva den cylindriska stång som används vid penetrationsprovningen.

### Kapitel 6.4 - Bestämmelser för tillverkning, provning, och godkännande av kollin och material för klass 7.

I 6.4.6.1, 6.4.6.2(a) och 6.4.6.4(a) uppdateras tre standarder.

I 6.4.11.5 modifieras testkraven för kollin som innehåller fissila ämnen.

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

Nya bestämmelser införs i 6.5.2.2.4 om hur innerbehållaren i en integrerad IBC-behållare ska märkas. Till dessa bestämmelser införs övergångsbestämmelser i 1.6.1.22 som anger att IBC-behållare som tillverkats före 1 juli 2011 och som är märkta enligt de bestämmelser som fanns i 6.5.2.2.4 den 31 december 2010 får fortsätta att användas.

Ett nytt avsnitt införs i 6.5.2.4 om hur en renoverad integrerad IBC-behållare ska märkas.

I 6.5.4.1 införs att även renoverade och reparerade IBC-behållare ska tillverkas och provas enligt ett kvalitetssystem som är godkänt av behörig myndighet.

I 6.5.6.9.5 införs en anmärkning som anger att de krav på kriterier som anges i paragraf (d) och tillkom 2009 träder ikraft först på IBC-behållare som tillverkas efter 1 januari 2011.

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

I 6.6.1.2 införs att även renoverade storförpackningar ska tillverkas och provas enligt ett kvalitetssystem som är godkänt av behörig myndighet.

I 6.6.5.3.4.4 modifieras anmärkning till att endast gälla för storförpackningar som innehåller ämnen och artiklar i klass 1. Dessutom införs olika fallhöjder beroende på om storförpackningen innehåller vätskor med olika relativ densitet.

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

I delavsnitt 6.7.2.8.4 avseende tryckavlastningsanordningar för UN-tankar med en volym under 1000 liter införs att smältsäkringar som är utformade enligt 6.7.2.10.1 får användas.

I 6.7.2.20.1 revideras temperaturintervaller för när smältsäkringar ska träda i funktion. 110 grader är bytt till 100 grader. Dessutom anges nu att smältsäkringar ska användas om detta anges i särbestämmelse TP 36 (se även 4.2.5.3).

I 6.7.2.20.1, 6.7.3.16.1, 6.7.4.15.1 och 6.7.5.13.1 anges på ett mer strukturerat sätt vilka uppgifter som en UN-tank och MEG-container ska märkas med. Dessutom införs exempel på hur en metallskylt kan vara utformad.

Avseende de nya bestämmelserna om märkning införs övergångsbestämmelser i 1.6.4.37, som anger att UN-tankar och MEG-containerar som tillverkas före 1 januari 2012 och uppfyller de bestämmelser som gäller avseende märkning den 31 december 2010 får fortsätta att användas. Om tankskalets volym eller fack är indelade genom skvalpskott i sektioner om högst 7500 liter före 1 januari 2012, behöver inte symbolen "S" införas i märkningen förrän vid nästa återkommande kontroll eller vid den mellanliggande 2,5 års kontrollen.

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

I 6.8.2.1.29 införs bestämmelser om tillverkning av tankskal. Minimumavståndet mellan buffertfästplattan och den utskjutande delen på tankskalet ska vara 300 mm.

Till dessa bestämmelser införs övergångsbestämmelser i 1.6.3.36 som anger att tankar som konstruerades före 1 januari 2011 inte behöver uppfylla dessa bestämmelser.

I 6.8.2.2.3 modifieras utrustningskraven för tankar innehållande ämnen som uppfyller

flampunkterna för klass 3. Det tillkommer bestämmelser för flamskydd för luftningssystem på tankar. Dessutom anges att flamskydd ska placeras så nära tanken eller tankfacket som möjligt. MSB har sedan september 2008, efter tolkning internationellt, haft uppfattningen att flamskydd enligt 6.8.2.2.3 ska placeras så nära tanken som möjligt. Detta är fortfarande MSBs mening. Övergångsbestämmelserna i 1.6.3.30 och 1.6.4.40 medför att efter ikraftträdandet av dessa föreskrifter får tankar tillverkade före 1 juli 2011 ha ett flamskydd placerat på ett annat ställe förutsatt att lågor förhindras att tränga in i tanken vid brand.

I 6.8.2.3.3 införs bestämmelser för typgodkännande för tankar som är tilldelade särbestämmelse TA4 (gaser) enligt 6.8.4. Det anges bland annat att typgodkännande gäller i maximalt tio år. Till dessa bestämmelser införs övergångsbestämmelser i 1.6.3.37 och 1.6.4.35 att typgodkännande som utfärdats före 1 juli 2011 ska omprövas och följa bestämmelserna i 1.8.7.2.4 eller 6.8.2.3.3 före 1 januari 2013 (se även 1.8.7.2.4, 6.8.2.3.3, 6.8.2.6 och 6.8.3.6).

I delavsnitt 6.8.2.6 revideras bestämmelser för tankar som är konstruerade, tillverkade och kontrollerade enligt standard. I tabellen för standarder byts kolumn fyra och fem ut. Kolumn fyra anger tidsintervall för nya eller omprovade typgodkännanden och kolumn fem anger sista datum för användande av existerande typgodkännanden. Kolumn fem är endast gällande för gaser (se även 1.8.7.2.4 och 6.8.2.3.3).

Delavsnitt 6.8.3.2.3 om avstängningsventiler för transport av kondenserade brandfarliga och/eller giftiga gaser ändras.

Till bestämmelserna ovan införs dessutom att tankar som innehåller kondenserade ej brandfarliga och/eller icke giftiga gaser inte behöver ha en avstängningsventil utan den kan ersättas av en backventil för öppningar för fyllning i tankens ångfas.

I delavsnitt 6.8.3.6 revideras bestämmelser för batterifordon/vagnar och MEG-containerar som är konstruerade, tillverkade och kontrollerade enligt standard. I tabellen för standarder byts kolumn fyra och fem ut. Kolumn fyra anger tidsintervall för nya eller omprovade typgodkännande och kolumn fem anger sista datum för användande av existerande typgodkännanden. Kolumn fem är endast gällande för gaser (se även 1.8.7.2.4).

Bestämmelserna för batterifordon/vagnar och MEG-containerar som inte är konstruerade, tillverkade och kontrollerade enligt standard modifieras i 6.8.3.7.

Hänvisningarna för särbestämmelse TA4 i 6.8.4 ändras (se även 1.8.7.2.4, 6.8.2.3.3, 6.8.2.6 och 6.8.3.6).

Även hänvisningarna för särbestämmelse TT 8 och TT9 i 6.8.4 ändras.

## **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

Avsnitt 7.1.2 om kombitransport tas bort (se även 1.2, 1.1.4.4, 5.1.3, 5.3.2.1.6 och 5.4.1.1.9).

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

I tabellen i 7.5.2.1 avseende förbud mot samlastning, förtydligas vad som menas med alkalimetaller och alkaliska jordartsmetaller i fotnot d).

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

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

I 8.1.4.3 ändras hänvisningen till relevanta standarder för de bärbara brandsläckarna.

I 8.1.5.3 sker mindre modifikationer om den ytterligare utrustning som krävs för vissa klasser, (se även 5.4.3.4).

I 8.1.4.4 införs att brandsläckarna ska genomgå återkommande kontroll som uppfyller nationellt godkänd standard så att deras funktion är bra.

### Kapitel 8.2 – Bestämmelser för fordonsbesättningens utbildning

I 8.2.1 och främst i 8.2.2 sker stora ändringar. Dessa ändringar innebär en möjlighet för länderna att ha ADR-utbildning som är reducerad till vissa klasser eller UN-nummer. Dessutom införs ett helt harmoniserat ADR-intyg med skyddsattribut för att försvåra förfalskning.

Till dessa bestämmelser införs övergångsbestämmelser i 1.6.1.21. Dessa anger att dagens gällande förlaga för intyg får utfärdas längst till och med 31 december 2012. Intygen får sedan användas längst i fem år.

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

Del 9 innehåller bestämmelser om tillverkning och godkännande av fordon.

### Kapitel 9.2 – Bestämmelser för tillverkning av fordon

I tabellen i 9.2.3.1 sker ändringar avseende låsningsfritt bromssystem och tillsatsbromssystemet. Till dessa ändringar införs övergångsbestämmelser i 1.6.5.13. Dessa övergångsbestämmelser anger att släpvagnar som registrerades före 1 juli 1995 och är utrustade med ett låsningsfritt bromssystem enligt ECE-reglemente 13, ändringsserie 06, men som inte är försedda med låsningsfritt bromssystem kategori A får fortsätta att användas.

I 9.2.2.6.3 ändras bestämmelser om elektriska anslutningar för FL och EX/III fordon. Nu anges att anslutningarna ska vara utformade enligt ISO 12098:2004 och ISO 7338:2003. Tidigare var detta frivilligt. Det införs övergångsbestämmelser i 1.6.5.12 att fordon som registreras eller tas i bruk före 1 april 2012 och som inte uppfyller 9.2.2.6.3 får fortsätta att användas.



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

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

Nedan kommenteras de mest väsentliga förändringarna i bilaga S.

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

#### Kapitel 10.1 – Övergångsbestämmelser.

I 10.1.2 tas bestämmelserna om krav på certifikat om godkännande av fordon avsedda för transport av tankcontainrar bort då de upphör att gälla 31 december 2010.

I 10.1.5 förtydligas bestämmelserna om kravet på tillsatsbromsar. Dessutom införs att fordon som registrerats före 1 juli 1997 och som inte är utrustade med tillsatsbromsar får användas längst till 31 december 2020.

### **Del 11 Transporter med lastplan**

MSB tar bort exemplet från del 11 då detta inte tillhör bestämmelserna och planerar istället att på hemsidan visa fler exempel på hur lastplaner kan se ut.

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

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

Nedan kommenteras de mest väsentliga förändringarna i bilaga S.

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

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

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

Några delavsnitt i kapitlet modifieras då vissa datum för kontroll av tankar har passerats.

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

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

Dessutom påminner MSB om den ändring som genomfördes i MSBFS 2009:8. Där infördes att godsdeklarationen ska innehålla tunnelrestriktionskoden i de fall ämnen och föremål givits en tunnelrestriktionskod.

## **Del 17 Gasåtertagning av bensin vid fyllning och tömning av tankar**

Rådets direktiv 94/63/EG av den 20 december 1994 om begränsningen av flyktiga organiska ämnen (VOC) vid lagring av bensin och vid distribution av bensin från depåer till bensinstationer, reglerar också fordon som används vid distribution av bensin från en depå till en annan eller från en depå till en bensinstation. I artikel 5 finns krav hur transportbehållare ska konstrueras och användas. I bilaga 4 finns detaljerade föreskrifter för bottenlastning, gasåterföring och överfyllnadsskydd på europeiska tankbilar. De delar av direktivet som Statens naturvårdsverk inte har genomfört ska MSB sätta i kraft. Detta borde ha genomförts för minst tio år sedan men

diskussioner med Kommissionen, rörande svårigheterna att genomföra kraven i bilaga 4, har fördröjt genomförandet.

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

#### Kapitel 18.2 – Förarintyg vid kontroll av fordon

Bestämmelserna i kapitel 18.2 modifieras något. Det förtydligas att utbildning enligt 1.3 krävs när det utförs flygande inspektion respektive kontrollbesiktning av fordon.

#### Kapitel 18.4 – Multilaterala avtal

I kapitel 18.4 kommer listan på multilaterala avtal som Sverige har undertecknat att revideras under hösten 2010.

I kapitel 18.2 kommer listan på multilaterala avtal som Sverige har undertecknat att revideras under hösten 2010.

### **Del 20 Övriga bestämmelser**

#### Kapitel 20.3 – Dokumentation av utbildning enligt avsnitt 1.3.3

Här anges att den dokumentation som avses i avsnitt 1.3.3 förvaras av arbetsgivaren i minst fem år

#### Kapitel 20.4 – Kontroll av tankar på MEMU

De kontroller som avses i delavsnitt 6.12.3.2.6 ska utföras enligt tillämpliga delar i SS EN 12972:2007.

#### Kapitel 20.5 – Andningsskydd som flyktutrustning enligt skriftliga instruktioner

Enligt de skriftliga instruktionerna i avsnitt 5.4.3 ska viss utrustning medföras på transportenheten. För ämnen med etikettförlagorna 2.3 eller 6.1 ska flyktutrustning medföras. En sådan bör skydda både ögon och andningsvägar. MSB anger i detta kapitel vad som menas med flyktutrustning och vilket filter som är lämpligt för vissa typer av ämnen.

### 3 Bestämmelsernas effekt

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

#### 3.1 Problembeskrivning

FN/OTIF utvecklar och reviderar fortlöpande bestämmelserna i ADR/RID och vartannat år fattar FN/OTIF beslut om ändringar. Detta medför i sin tur att det vartannat år finns ett krav på att revidera de svenska föreskrifterna. De föreslagna föreskrifterna föranleds av en sådan revidering och komplettering av ADR/RID.

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

#### 3.2 Alternativa lösningar

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

#### 3.3 Vilka berörs av förslaget

Föreslagna föreskrifter berör verksamheter/aktörer i Sverige som är delaktiga i transport av farligt gods. Hit räknas bland annat avsändare, mottagare och transportörer. I förslaget finns även undantag till bestämmelserna som vänder sig till privatpersoner.

I Sverige ska de flesta som i sin verksamhet avsänder eller utför transporter av farligt gods ha en eller flera säkerhetsrådgivare. Säkerhetsrådgivaren ska se till att företaget vidtar de åtgärder som krävs för att förebygga olyckor i samband med transport av farligt gods. Det finns vissa undantag från kravet på säkerhetsrådgivare, bland annat för kvantiteter som på visst sätt är begränsade per transportenhet.

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

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

Nuvarande reglering i MSBFS 2009:2 (ADR-S) och 2009:3 (RID-S) berör samma verksamheter/aktörer.

### 3.4 Överensstämmelse med reglering enligt Europeiska unionen

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

### 3.5 Kostnader

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

- hur många företag som berörs,
- om företagen är stora eller små, 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.

En av de största ändringarna i nuvarande förslag till föreskrifter ADR-S/RID-S är de nya bestämmelserna om bevarande av godsdeklaration. Bestämmelserna kan innebära att kostnader kan uppstå i samband med eventuell programmering av datasystem och för att spara kopian av godsdeklarationen i pappersformat. Det är svårt att uppskatta kostnaderna då vissa företag redan sparar godsdeklarationen i tre månader, medan andra företag inte har några sådana rutiner alls. Dessutom beror kostnaderna på hur många godsdeklarationer som ska sparas. MSB har varit i kontakt med branschorganisationer och även de anser att det inte är möjligt att ange en generell kostnad för dessa bestämmelser beroende på att olika företag påverkas olika mycket.

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

För transport på järnväg införs bestämmelser om att skriftliga instruktioner ska medföras tåget. Den skriftliga instruktionen ska vara utformad enligt en fyrsidig modell. Det är transportörens skyldighet att se till att lokföraren får instruktionen, förstår den och är kapabel att handla utefter den. Instruktionen ska vara på ett språk som lokföraren kan läsa och förstå. Detta kommer att innebära vissa administrativa kostnader för transportörerna. Införandet av dessa bestämmelser innebär en harmonisering av bestämmelserna mellan väg och järnväg, vilket är att eftersträva. Branschen har vid åtskilliga tillfällen påtalat för MSB hur viktigt det är att ha harmoniserade regler för alla transportslag.

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

### **3.6 Tidsåtgång**

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

Utbildnings- och informationsbehovet bör kunna hanteras internt, till exempel av företagens säkerhetsrådgivare. I säkerhetsrådgivarens ansvar ligger att se till att berörd personal får den utbildning och information som krävs för att kunna utföra sina arbetsuppgifter.

Då det ställs högre krav på säkerhetsrådgivarens kunskap, bedömer MSB att en arbetsinsats motsvarande 2 arbetsdagar krävs för säkerhetsrådgivarnas inläring.

I dagsläget finns cirka 200 utbildningsorganisationer i Sverige som är godkända av MSB för att bedriva sk förarutbildning. Utbildningsorganisationernas lärare behöver en viss inläring till följd av ändringarna.

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

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

### **3.7 Informationsinsatser**

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

Särskilda informationsinsatser till småföretag är inte planerade.

### 3.8 Konkurrensförhållanden

Föreslagna bestämmelser gäller för samtliga företag som avsänder, transporterar eller på något annat sätt medverkar i en transport av farligt gods på väg, i terräng eller på järnväg. I bestämmelserna om transport av farligt gods finns ett flertal lättnader som medger transport av farligt gods utan att hänsyn behöver tas till hela eller delar av föreskrifterna. Dessa lättnader har bland annat tillkommit för att underlätta verksamheten för små företag som normalt inte medverkar i en transport av farligt gods.

### 3.9 Reglernas övriga påverkan

I nuvarande förslag till föreskrifter kan följande ändringar nämnas som bedöms ha en positiv effekt för både små och stora företag.

Nya reviderade bestämmelser för farligt gods som förpackas i små mängder införs i kapitel 3.4. Bestämmelserna kommer i stort sett att vara lika för alla transportslag och kommer att innebära en klar lättnad för avsändare som har multimodala transporter (väg, järnväg, sjö och flyg).

Det framgår tydligt i de nya bestämmelserna att vanliga så kallade hushållsbatterier (inte litium) inte betraktas som farligt gods i och med att särbestämmelse 304 (UN 3028) har reviderats.

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

I P200 införs bestämmelser att intervallen för återkommande kontroll kan förlängas från 10 år till 15 år för gasflaskor av stål.

### 3.10 Konsekvenser för små företag

Bestämmelser i de båda föreslagna författningarna gäller för samtliga företag som avsänder, transporterar eller på något annat sätt medverkar i en transport av farligt gods på väg, i terräng eller på järnväg. Föreskrifterna kan medföra en högre arbetsbörda proportionellt sett för små företag. Beroende på ADR-överenskommelsens och direktivens utformning är det emellertid inte möjligt att införa särregler för dessa företag.

I bestämmelserna om transport av farligt gods finns ett flertal lättnader som medger transport av farligt gods utan att hänsyn behöver tas till hela eller delar av föreskrifterna. Dessa lättnader har bland annat tillkommit för att underlätta verksamheten för små företag som normalt inte medverkar i en transport av farligt gods.

Omkring 1700 småföretag (med färre än 50 anställda) har idag säkerhetsrådgivare och berörs av de reviderade föreskrifterna. Denna uppskattning är mycket grov, eftersom det finns ett stort mörkertal avseende företag som inte har anmält säkerhetsrådgivare till MSB, trots att de omfattas

av bestämmelserna. Dessutom omfattas inte de företag som transporterar farligt gods enligt något undantag i ADR-S/RID-S av kravet på säkerhetsrådgivare. MSB har ingen möjlighet att uppskatta antalet sådana företag.

### **3.11 Efterlevnad av regler**

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