



Datum
2016-12-12

Diariernr
2016-632 (ADR-S)
2016-633 (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

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

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) presenterar nedan konsekvensutredningarna avseende förslagen till föreskrifter om transport av farligt gods på väg och i terräng respektive på järnväg. Då den största delen av texterna är gemensam för de 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 aktuella för båda transportslagen.

Ny text jämfört med förra versionen av konsekvensutredning är markerad i **gult** och text som är borttagen anges som ~~överstruken~~.

MSB Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Postadress
651 81 Karlstad

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

Telefon: 0771-240 240
Fax: 010-240 56 00

registrator@msb.se
www.msb.se

Org nr.
202100-5984

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

1 Bakgrund

MSB är behörig myndighet för transport av farligt gods på land, vilket innebär att myndigheten ska verka för att förebygga samt minimera effekterna av olyckor och tillbud i samband med transport av farligt gods. I detta ligger bland annat ett bemyndigande att utfärda föreskrifter. Dessa föreskrifter benämns ADR-S för transport av farligt gods på väg och i terräng och är baserade på bilagorna A och B till den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR).

Sverige är fördragspart till ADR, vilket innebär att bilagorna A och B till ADR ska tillämpas vid internationella transporter av farligt gods som sker i Sverige. Enligt rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar ska Sverige tillämpa de internationella bestämmelserna även vid inrikes transport av farligt gods på väg och i terräng.

Bilagorna till ADR beslutas av arbetsgrupp WP.15 inom FN (Förenta Nationerna). I det internationella regelverksarbetet inom FN representeras Sverige bland annat av MSB. Inför mötena inom FN samråder MSB kontinuerligt med berörda branschorganisationer och myndigheter genom samrådsmöten och andra mötesgrupperingar för att kunna lämna Sveriges ståndpunkt på de olika förslagen innan beslut fattas. Efter varje avslutat möte informerar MSB dels på hemsidan dels via mail till branschorganisationer och myndigheter resultatet av mötena.

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

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

1 Bakgrund

MSB är behörig myndighet för transport av farligt gods på land, vilket innebär att myndigheten ska verka för att förebygga samt minimera effekterna av olyckor och tillbud i samband med transport av farligt gods. I detta ligger bland annat ett bemyndigande att utfärda föreskrifter. Dessa föreskrifter benämns RID-S för transport av farligt gods på järnväg och är baserade på bilaga 1 (RID) till bilang 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.

Vid de regelbundet återkommande mötena inom OTIF företräds även näringslivet av internationella branschorganisationer såsom UIC (International Union of Railways), UIP (International Union of Private Wagons), och CEFIC (European Chemical Industry Council).

OTIF utvecklar och reviderar fortlöpande

IRU (International Road Transport Union), European Liquefied Petroleum Gas Association (AEGPL) och CEFIC (European Chemical Industry Council).

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

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

2. MSB:s förslag till föreskrifter

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

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

Bilagorna A och B till ADR-S innehåller en översättning motsvarande bilagorna A och B till ADR. Bilagorna A och B gäller för internationella och inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng. På dessa bilagor kan endast språkliga synpunkter beaktas vid remissvar då de är baserade på internationellt antagna texter, vilka MSB redan har efterfrågat synpunkter på i samband med samrådsmöten. Efter att beslut har fattats vid internationella möten har MSB inte mandat att genomföra ändringar i dessa bilagor.

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

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

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 föranleds av en sådan återkommande revidering och komplettering av RID.

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

2. MSB:s förslag till föreskrifter

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

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

Bilaga 1 innehåller en översättning motsvarande bilaga I (RID) till bihang C till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF). Bilaga 1 gäller för internationella och inrikes transporter av farligt gods på järnväg. På denna bilaga kan endast språkliga synpunkter beaktas vid remissvar då de är baserade på internationellt antagna texter, vilka MSB redan har efterfrågat synpunkter på i samband med samrådsmöten. Efter att beslut har fattats vid internationella möten har MSB inte mandat att genomföra ändringar i dessa bilagor.

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

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

Nedan, efter punkten 2, 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.

gråmarkerade och gäller inte som föreskrifter.

Nedan, efter punkten 2, 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 2017, 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.

2.3 Övergångsbestämmelser

Övergångsbestämmelserna i de inledande föreskrifterna har ändrats i enlighet med vad FN har fastställt. Föreskrifterna föreslås träda i kraft den 1 januari 2017. De nu gällande föreskrifterna i MSBFS 2015:1 (ADR-S) får tillämpas under en övergångsperiod till och med den 30 juni 2017, om inget annat anges i bestämmelserna i ADR-S.

2.1 Ikraftträdande

MSB:s förslag till föreskrifter föreslås träda i kraft den 1 januari 2017, vilket överensstämmer med ikraftträdandet för de internationella och officiella utgåvorna av RID (engelska, franska och tyska).

2.2 Förslag till inledande föreskrifter (RID-S)

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

2.3 Övergångsbestämmelser

Övergångsbestämmelserna i de inledande föreskrifterna har ändrats i enlighet med vad OTIF har fastställt. Föreskrifterna föreslås träda i kraft den 1 januari 2017. De nu gällande föreskrifterna i MSBFS 2015:2 (RID-S) får tillämpas under en övergångsperiod till och med den 30 juni 2017, om inget annat anges i bestämmelserna i RID-S.

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

Undantagen som finns i 1.1.3.2 (b), 1.1.3.3 (b) och 1.1.3.3 (c) om transport av gaser och bränsle som finns i tankar på fordon som transporteras som last, d.v.s. när ett fordon placeras på exempelvis en trailer, tas bort och flyttas till särbestämmelserna 312, 385, 666, 667 och 669 som gäller för fordon som last, UN 3166 och 3177. Dessutom införs en anmärkning i 1.1.3.2 (a) och 1.1.3.3 som anger att en container, fäst på ett fordon, med utrustning som är avsedd för användning under transport och som drivs av bränsle, betraktas som en del av fordonet och får använda samma undantag som gäller för bränslet som krävs för driften av utrustningen.

Det införs förtydligande text i 1.1.3.2 (a) som anger hur gaserna ska förvaras vid transporten.

I 1.1.3.2 (a) införs även en mängdbegränsning för fordons bränsletankar och behållare för gas.

Begränsningen gäller för alla fordon, oavsett last, och motsvarar den mängd som tillåts för fordonsdrift med flytande bränsle i 1.1.3.3 (a). Mängden bedöms inte inskränka på befintliga fordon så som gasdrivna personbilar, bussar eller lastbilar.

I 1.1.3.3 (a) förtydligas mängdgränsen för volymen av en tank på en transporterande släpvagn.

I tabellen i 1.1.3.6.3 (för s.k. "värdeberäknad mängd") sker vissa ändringar. Det tillkommer två nya UN-nummer i transportkategori 1, UN 3533 och 3534. I transportkategori 2 är UN 1700, 2016, 2017, 3090, 3091, 3292, 3356, 3480, 3481, 3531 och 3532 nya, i transportkategori 3 tillkommer UN 3506 och i transportkategori 4 införs UN 3508.

I delavsnitt 1.1.4.4 om kombitrafik ändras uttrycken "transportenheter och släpvagnar" och ersätts med "vägfordon". Av detta sker vissa följdändringar i kapitel 1.2.

Kapitel 1.2 – Definitioner och måttenheter

I listan över definitioner i 1.2.1 införs nya definitioner för bland annat "flexibla bulkcontainrar" och för "komprimerad naturgas (CNG)" respektive "kondenserad naturgas (LNG)".

Vidare revideras ett begränsat antal befintliga definitioner, däribland "storflaska",

”bärgningstryckkärl”, och ”lastbärare”. Angående definitionen för lastbärare så tas anmärkningen bort, vilket innebär att ordet lastbärare nu förekommer på fler ställen i föreskrifterna.

Det införs en ny definition för ”Underhållsansvarig enhet (ECM)” i RID. Detta gäller för den som är ansvarig för underhåll av en vagn enligt regler om tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik (ATMF - bihang G till COTIF) och som är certifierad enligt bilaga A till ATMF. I 1.4.3.8 anges vilka uppgifter den underhållsansvarige ska utföra. Bland annat anges att underhållet av tankar och deras utrustning ska genomföras på ett sätt som säkerställer att cisternvagnen uppfyller bestämmelserna i RID och att underhållsåtgärder rörande tank och dess utrustning införs i tankdokumentationen.

Dessutom ändras definitionen av kombitrafik i kapitel 1.2 och en definition införs om vad som inkluderas i uttrycket ”vägfordon”.

Kapitel 1.4 – Andra bestämmelser tillämpning

1.4.2.2.1 (g) ändras så att det tydliggörs att transportören ska säkerställa att utrustning som krävs för fordonet, fordonsbesättning och vissa klasser finns på ett fordon vid transport.

Dessutom införs även i ADR en ny paragraf, 1.4.2.2.6, som förtydligar att transportören ska förse fordonsbesättningen med de skriftliga instruktionerna. Detta krav anges redan idag i 5.4.3.2.

I 1.4.2.2.7 införs att innan färd påbörjas ska transportören informera föraren om att farligt gods finns ombord samt vilken position godset har i vagnarna. Detta krav anses vara uppfyllt om bihangen A och B till UIC normblad 472 (Bromslista, vagnslista och krav för produktionsgenomförande för internationella godståg) används.

Fler åtaganden för transportören anges i nya 1.4.2.2.8. Transportören ska försäkra sig om att informationen som ges till den underhållsansvariga enheten (ECM) även

inluderar tanken och dess utrustning.

I 1.4.3.5 tillkommer uppgifter för användare av cisternvagn. Bland annat krävs att underhållsansvarig enhet (ECM) som är utpekad för cisternvagnen har ett giltigt certifikat som täcker cisternvagnar för farligt gods och att tankdokumentationen innehåller uppgifter om att en revisionskontroll genomförts.

Kapitel 1.6 – Övergångsbestämmelser

I 1.6.1.1 införs den sedvanliga övergångsperioden på sex månader för tillämpningen av bilagorna A och B. Därmed är det tillåtet att använda de bestämmelser som gäller till och med den 31 december 2016, det vill säga nuvarande bestämmelser i MSBFS 2015:1 (ADR 2015), fram till och med den 30 juni 2017, såvida inget annat föreskrivs.

I 1.6.1.1 införs den sedvanliga övergångsperioden på sex månader för tillämpningen av bilaga 1. Därmed är det tillåtet att använda de bestämmelser som gäller till och med den 31 december 2016, det vill säga nuvarande bestämmelser i MSBFS 2015:2 (RID 2015), fram till och med den 30 juni 2017, såvida inget annat föreskrivs.

I 1.6.1.30 upphör övergångsbestämmelserna för märkningar och storetiketter att gälla. Däremot behålls och förlängs övergångsbestämmelserna för etiketter enligt kapitel 5.2. Etiketterna som gällde till 31 december 2014 får fortsätta att användas till och med 31 december 2019.

Övergångsbestämmelserna i 1.6.3.40, 1.6.4.19, 1.6.4.36 och 1.6.4.41 tas bort eftersom det slutdatum som angavs nu har passerats.

Enligt 1.6.5.16 får EX/II-, EX/III-, FL- och OX-fordon vars bränsletankar inte är godkända enligt ECE-reglemente nr 34 får fortsätta att användas om fordonen registrerats före 1 april 2018.

Kapitel 1.9 – Transportrestriktioner genom behörig myndighet

Under tunnelkategori D införs fyra nya UN nummer, 3531, 3532, 3533 och 3534.

Anmärkningen till tunnelkategori E ändras och för UN 2814, 2900, 3077, 3082 anges att restriktionerna inte gäller.

Del 2 Klassificering

Del 2 innehåller bestämmelser om klassificering av ämnen och föremål.

Kapitel 2.1 – Allmänna bestämmelser

I 2.1.2.8 införs bestämmelser om hur avsändare ska gå tillväga för att, baserat på testdata, klassificera ett ämne som namnges i tabell A i kapitel 3.2, men som uppfyller kriterier för en klass som inte anges i kolumnen för etiketter för det namngivna ämnet (UN-nr). När detta förfarande används ska godsdeklarationen, enligt 5.4.1.1.20, kompletteras med information om detta.

Kapitel 2.2 – Särskilda bestämmelser för de enskilda klasserna

I 2.2.1.1.5 och 2.2.1.1.6 ändras definitionen för riskgrupp 1.6 och samhanteringsgrupp N. Numera anges dessa som "Föremål som till övervägande del innehåller extremt okänsliga ämnen". Tidigare angavs att de *endast* innehåller extremt okänsliga ämnen.

I 2.2.1.1.7 införs att fyrverkerier av typen "vattenfall" som får ett positivt resultat vid knallsatstestet (HSL Flash Composition Test) enligt bilaga 7 i testhandboken, ska klassificeras som 1.1G oavsett resultaten från testserie 6. Dessutom införs "vattenfall" som en egen typ i tabellen i 2.2.1.1.7.5.

Ett helt nytt delavsnitt om dokumentation för klassificering av explosiva ämnen och föremål införs i 2.2.1.1.9. Bland annat anges att när behörig myndighet klassificerar ett föremål eller ett ämne i klass 1 ska denna klassificering ges skriftligt till den sökande. Dokumentationen ska bland annat innehålla vilket namn de explosiva ämnena och föremålen kommer att ha när de släpps ut på marknaden, samt vilket UN-nummer, klass, riskgrupp och motsvarande samhanteringsgrupp som de tillordnats.

I 2.2.2.2.1, 2.2.3.2.2, 2.2.61.2.1 och 2.2.8.2.1 sker förändringar för kemiskt instabila gaser och ämnen. Bland annat ges nu en hänvisning till särbestämmelse 386 i kapitel 3.3 där de försiktighetsåtgärder som krävs för att förhindra polymerisation anges.

I 2.2.61.1.14, 2.2.8.1.9 och 2.2.9.1.10.5 tas hänvisningen bort till 67/548/EEG ("ämnesdirektivet") och 1999/45/EG ("preparatdirektivet") och ersätts nu helt av hänvisning till EG-förordning 1272/2008 (CLP-förordningen).

I 2.2.3.1.5.2 införs att viskösa vätskor av högst fem liter som även är miljöfarliga och uppfyller vissa angivna kriterier inte omfattas av några bestämmelser om förpackningarna uppfyller de allmänna bestämmelserna i 4.1.1.1, 4.1.1.2 och 4.1.1.4 - 4.1.1.8.

I delavsnitt 2.2.41 införs en ny grupp av ämnen som ska ingå i klass 4.1, polymeriserande ämnen. Det finns idag ca 50 ämnen med polymeriserande egenskaper i klass 2.1, 3, 6.1, 8 angivna med UN-nummer i listan över farligt gods och klassificeringen av dessa ska inte ändras. Nu anges kriterier och definitioner för dessa nya ämnen i 2.2.41.1.20 och vissa tilläggsbestämmelser införs för dessa ämnen genom särbestämmelse 386. I samband med detta införs fyra nya UN nummer (3531-3534) varav två

av dessa kräver temperaturkontroll. UN 3533 och 3534 är förbjudna för transport på järnväg.

I 2.2.62.1.12.1 tillkommer en anmärkning som anger att godkännandet från de behöriga myndigheterna ska utfärdas utifrån relevanta bestämmelser för transport av levande djur, med beaktande av farligt godsaspekten. Dessutom tas fotnot 6 med hänvisning till bl.a. direktiv 91/628/EEG till detta delavsnitt bort.

I 2.2.9.1.7 anges att vissa litiumbatterier, såsom de batterier som transporteras enligt i SP 376 och SP310, inte behöver uppfylla alla bestämmelser som gäller för batterier i detta delavsnitt.

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

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

I 3.1.2.6 (a) sker en mindre förändring av texten om temperaturkontroll som tillämpas för stabilisering. Detta för att ta hänsyn till de nya bestämmelserna om polymeriserande ämnen.

Beskrivningen för kolumn 17 i avsnitt 3.2.1 förtydligas om när det är tillåtet att transportera ett ämne i bulk. Koderna "VC", "BK" eller referens till särskilt avsnitt måste finnas angiven annars tillåts inte transport i bulk.

Kapitel 3.2 – Förteckning över farligt gods

I förteckningen införs ett tiotal nya UN-nummer (UN 3527-3534). Dessutom görs ett antal ändringar för enskilda UN-nummer såsom benämningar, beskrivningar, klassificeringar, särbestämmelser, förpackningssätt och tunnelkoder.

Bland de nya UN-nummer kan särskilt nämnas UN 3528, 3529 och 3530 som gäller för motorer och maskiner med inre förbränning. Dessa UN-nummer tillhör klass 2, 3 respektive 9. Villkoren ändras något för transport av fordon som last, vilka numera klassificeras som UN 3166 och 3171. Även batteridriven utrustning som drivs av väta batterier och natriumbatterier tilldelas numera UN 3171.

För UN 0015, 0016 och 0303 införs ytterligare poster eftersom dessa explosiva föremål kan ha en giftig sekundärfara. Det införs övergångsbestämmelser i 1.6.1.40 för dessa rökalkstrande ämnen som är giftiga vid inandning enligt kriterierna för klass 6.1 och i det fall de är tillverkade före den 31 december 2016 får dessa UN-nummer transporteras utan etikett nr. 6.1 för "GIFTIG" sekundärfara till och med den 31 december 2018.

För alla existerande ämnen med polymeriserande egenskaper tillhörande 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, 2383, 2396, 2452, 2521, 2527, 2531, 2607, 2618, 2838, 3022, 3073 och 3079 anges att

särbestämmelse 386, koden "V8" i kolumn (16) och koden "S4" i kolumn (19) ska följas.

TP37 upphör att gälla och tas därmed bort för UN 1135, 1182, 1251, 1541, 1580, 1605, 1670, 1810, 1838, 1892, 2232, 2382, 2474, 2477, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2521, 2605, 2606, 2644, 2668, 3079 och 3246. Detta innebär bland annat att UN-tankinstruktion T14 inte längre får användas för vissa av ämnena.

För UN 1334, 1350, 1454, 1474, 1486, 1498, 1499, 1942, 2067, 2213, 3077, 3377 och 3378, förpackningsgrupp III, införs koden "BK3" i kolumn 10. Detta innebär att dessa ämnen i förpackningsgrupp III får transporteras i flexibla bulkcontainrar.

För UN 2815, 2977 och 2978 anges att de ska märkas med etikett nr. 6.1 som sekundärfara.

För UN 3151 och 3152 tillkommer två namn som officiell transportbenämning, HALOGENERADE MONOMETYLDIFENYLMETANER, FLYTANDE eller HALOGENERADE MONOMETYLDIFENYLMETANER, FASTA. Dessutom sker motsvarande ändring i P906.

För UN 3507 URANHEXAFLUORID, RADIOAKTIVT ÄMNE, UNDANTAGET KOLLI ändras klassificeringen. Ämnet anses nu i första hand vara giftigt (klass 6.1) med en frätande sekundärfara (klass 8). Därmed ska ämnet ha både etikett nr. 6.1 och etikett nr. 8. Som konsekvens av detta ändras även förpackningsinstruktionen från P805 till P603. Dessutom flyttas UN-numret i tabellen i 1.9.5.2.2 för tunnelkategori D för att ta hänsyn till ändrad klassificering.

Kapitel 3.3 – Särbestämmelser för vissa ämnen eller föremål

I inledning till avsnittet förtydligas att om en särbestämmelse innehåller ett krav på kollimärkning ska bestämmelserna i 5.2.1.2 (a) och (b) uppfyllas. Om märkningen är i form av en text som anges inom citattecken, som till exempel "Skadade litiumbatterier", så ska storleken på märkningen vara minst 12 mm, om inget annat anges i särbestämmelsen eller på annat ställe i reglerna.

I listan över särbestämmelser i 3.3.1 revideras vissa bestämmelser. 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 188

Det anges nu att litiumceller och -batterier som transporteras enligt denna bestämmelse ska märkas med ett helt nytt märke som visas i 5.2.1.9. I och med detta så tas dagens märkningskrav i paragraf (g) bort. Dessutom förtydligas att ett batteri med en cell definierad enligt testhandboken, betraktas som en "cell" och ska transporteras utifrån denna särbestämmelse enligt kraven för "celler". I 1.6.1.39 införs övergångsbestämmelser för märkning av kollin som innehåller litiumceller eller -batterier enligt särbestämmelse 188. Kollin får fortsatt vara märkta till och med den 31 december 2018 enligt särbestämmelse 188 som gällde till och med den 31 december 2016 (se även 1.6.1.39 och 5.2.1.9).

Särbestämmelse 240, 312 och 385

Dessa tre särbestämmelser som införs innehåller bland annat förtydligande över vad som ska anses vara fordon samt vilken klassificering som gäller för fordonen beroende på hur de drivs, dvs. om de drivs av gas, vätska eller batteri eller om de är hybridfordon. Dessutom anges i SP 240 vad som gäller för våta batterier och natriumbatterier i batteridrivna utrustningar (ej litiumbatterier).

Särbestämmelse 310

Bestämmelsen revideras för hur litiumbatterier med produktionsserier på högst 100 batterier eller för produktionsprototyper av batterier ska förpackas när de transporteras till provning. Förpackningskraven i denna särbestämmelse tas bort och i stället ska den nya förpackningsinstruktionen P910 följas (se även ändringar i P910).

Särbestämmelse 363

Denna särbestämmelse ändras för att beakta de nya UN-numren för motorer och maskiner, UN 3528-3530.

I särbestämmelsen anges villkor som måste uppfyllas vid transport av motorer och maskiner. Villkor som krav på etiketter, storetiketter och godsdeklaration är kopplade till mängden bränsle och volymen på tanken i motorn eller maskiner. Motorer och maskiner som är helt tömda på flytande eller gasformigt bränsle är undantagna från bestämmelserna.

Särbestämmelse 379

Helt nya bestämmelser införs för UN 1005 och 3516. Vattenfri ammoniak som är adsorberad eller absorberad på en fast yta och som ingår i fördelningssystem för ammoniak eller kärl omfattas inte av några andra bestämmelser i reglerna om villkoren som anges i denna särbestämmelse följs. Dessa system kan vara mycket användbara för att minska förorenande kväveoxidutsläpp från bilar.

Särbestämmelse 382

För UN 2211 införs en ny särbestämmelse och existerande SP 207 tas bort. Detta innebär att en testmetod införs som anger att om inga brandfarliga ångor avges enligt den nya testmetoden så omfattas inte expanderbara polymerkulor av bestämmelserna.

Särbestämmelse 386

För alla polymeriserande ämnen anges i denna särbestämmelse villkor som ska följas. Det anges både villkor för om ämnet stabiliseras kemiskt eller via temperaturkontroll.

Särbestämmelse 581

Bestämmelsen för UN 1060 förtydligas och anges i tabellform för att underlätta tillämpningen.

Särbestämmelse 636 (b)

Denna bestämmelse revideras för att underlätta transport av litiumbatterier och – celler i utrustning från hushåll och som transporteras för demontering, sanering, bortskaffande eller återvinning.

Särbestämmelse 655

I bestämmelsen som gäller för UN 1002 och 1072 ges numera även hänvisning till direktiv 2014/68/EU. Detta direktiv handlar om tryckbärande anordningar (PED). Båda direktiven som refereras innehåller bestämmelser för vilket tryck som ska användas vid vätsketryckprovet.

Särbestämmelse 666

Även om fordon som transporteras som last nu klassificeras som UN 3166 och 3171, införs villkor i denna bestämmelse som gör att fordonen trots allt blir undantagna från bestämmelserna. Villkoren överensstämmer med det som tidigare angavs i 1.1.3.2 (b) och 1.1.3.3 (b). I nya SP 666 anges även att ett batteridrivet fordon som drivs av våta batterier, natriumbatterier eller litiumbatterier (UN 3171) är undantaget från bestämmelserna när fordonet transporteras som last. Fortfarande gäller 1.1.3.7 som ger ett undantag för det batteridrivna fordonet när det själv utför transporten. Särbestämmelsen ger även undantag från övriga bestämmelser i ADR och RID för batteridrivna utrustning (UN 3171) som drivs av våta batterier och natriumbatterier när utrustningen transporteras som last.

Särbestämmelse 667

Denna nya särbestämmelse gäller för fordon, motorer och maskiner som innehåller litiumbatterier (UN 3166, 3171, 3528, 3529 och 3530). Här införs bland annat att de allmänna bestämmelserna i 2.2.9.1.7 inte behöver uppfyllas för prototyper av batterier eller för skadade och defekta batterier som finns i fordon, motorer och maskiner. Dessutom ges villkor för hur fordon, motorer och maskiner som innehåller skadade och defekta litiumbatterier ska transporteras.

Särbestämmelse 669

I denna nya särbestämmelse anges att en släpvagn med utrustning som drivs av flytande eller gasformigt bränsle eller ett elektriskt lagringssystem (t.ex. batterier) ska klassificeras som UN 3166 eller 3171. Släpvagnen är undantagen från bestämmelserna på motsvarande sätt som själva fordonet när släpvagnen transporteras som last.

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

I 3.4.11, 3.5.4.3 och 5.1.2.1 förtydligas texten gällande märkning på en överpack.

Kapitel 3.5 – Farligt gods förpackat i reducerade mängder

3.5.4.2 ändras något och tillåter nu att absorberande material placeras i mellanförpackningen eller ytterförpackningen. Tidigare tilläts endast absorberande material i mellanförpackningen. Texten i 3.5.4.3 förtydligas angående hur en överpack ska märkas.

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

4.1.1.12, 6.1.1.3 och 6.5.4.4.2 ändras och innebär att den täthetsprovning enligt typgodkännandeprovningen som hittills skulle utföras på alla förpackningar och IBC-behållare före första användning och vid återkommande kontroll (IBC-behållare) inte längre behöver genomföras för alla förpackningar och IBC-behållare. Det är nu tillräckligt att ett visst urval av förpackningarna och IBC-behållarna täthetsprovas enligt typgodkännandeprovningen. Urvalet ska göras utifrån ett kvalitetssäkerhetsprogram.

4.1.1.19.1 ändras något och nu tillåts bara IBC-behållare av typen 11A som bärgningsförpackning.

I 4.1.1.20.2 införs att den maximala volymen på ett skadat, defekt, läckande eller icke överensstämmande tryckkärl får vara högst 1000 liter. I de fall flera tryckkärl berörs får den sammanlagda volymen hos tryckkärlen inte överstiga 1000 liter.

P001, P002, IBC03 och IBC07 (PP92, PP93, B18, B19)

För de nya UN 3531-3534, polymeriserande ämnen, finns fyra nya särbestämmelser för förpackningen, PP92, B18 och B19. Det anges att förpackningar och IBC-behållare ska vara konstruerade och tillverkade så att gas eller ånga kan avges för att förhindra tryckökning. Järnvägstransport av UN 3533 och 3534 är förbjuden.

P200 och P206

I dessa instruktioner sker en hel del ändringar. I P200 (5) och även i P206 (3) införs att för kondenserade gaser trycksatta med komprimerade gaser måste hänsyn tas till båda komponenterna (vätskefasen och den komprimerade gasen) vid beräkningen av det invändiga trycket i tryckkärlet. Nu anges hur denna beräkning ska gå till.

Anmärkningen till punkterna (3) och (9) i P200 ändras och anger att för tryckkärl av kompositmaterial ska det längsta tillåtna kontrollintervallet vara fem år. Kontrollintervallet får förlängas till den tid som fastställts i de tabeller som anges i denna förpackningsinstruktion, men maximal förlängning är tio år. I P200 (11) införs referenser till några nya standarder.

P005

För de nya UN-numren för motorer och maskiner, UN 3528-3530 införs en ny förpackningsinstruktion P005.

P412

För nya UN 3527, polyesterhartssats, i klass 4.1, införs en ny förpackningsinstruktion P412.

P910

En helt ny förpackningsinstruktion införs för UN 3090, 3091, 3480 och 3481 för litiumbatterier med produktionsserier på högst 100 batterier eller för produktionsprototyper av sådana batterier.

LP200

För UN 1950, aerosoler, införs en helt ny förpackningsinstruktion för när storförpackningar ska användas för transporten, LP200. Detta innebär att hänvisningen till tidigare förpackningsinstruktion LP02 tas bort. Det införs dessutom övergångsbestämmelser i 1.6.1.41 som anger att storförpackningar för UN 1950 som uppfyller provningskraven för förpackningsgrupp III enligt särbestämmelse för förpackningen L2 i förpackningsinstruktion LP02 som gällde till och med den 31 december 2016 får fortsätta att användas till och med den 31 december 2022.

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

Ett helt nytt delavsnitt införs i 4.3.3.5 för transport av kylda kondenserade gaser. För ADR gäller detta transport i tankcontainer och för RID gäller det både cisternvagnar och tankcontainrar. För varje transport av dessa gaser så ska faktisk hålltid bestämmas. Denna hålltid bestäms av ett antal faktorer som bland annat faktisk fyllnadsdensitet, faktiskt fyllningstryck och lägsta inställda tryck på tryckavlastningsanordningarna. Det anges dessutom villkor för när tanken inte får transporteras. I 5.4.1.2.2 anges att det i godsdeklarationen ska anges när (datum eller tidpunkt) den faktiska hålltiden går ut. I 6.8.3.4.10 så införs bestämmelser för vad referenshålltiden ska baseras på och i 6.8.3.4.11 anges att effektiviteten hos värmeisoleringsystemet (värmeinflöde i watt) ska bestämmas genom typprovning och det införs även vad provningen ska bestå av. Som konsekvens av dessa bestämmelser anges hur märkningen på tanken ska utföras i 6.8.3.5.4.

I 1.6.4.47 anges övergångsbestämmelser för tankcontainer för kylda kondenserade gaser. När dessa är tillverkade före 1 juli 2017 enligt bestämmelser som gällde till och med 31 december 2016, men som inte stämmer överens med de nya bestämmelserna som anges i 6.8.3.4.10, 6.8.3.4.11 och 6.8.3.5.4 som träder i kraft 1 januari 2017, får de fortsätta att användas till nästa återkommande kontroll efter 1 juli 2017. För att kunna uppfylla bestämmelserna i 4.3.3.5 och 5.4.1.2.2 (d) får de faktiska hålltiderna uppskattas utan referens till hålltiden.

Motsvarande övergångsbestämmelse som i ADR införs i 1.6.4.47 för tankcontainrar införs även för cisternvagnar i 1.6.3.45.

För de nya UN 3531-3534 anges vilka tankkoder som gäller i 4.3.4.1.3.

I 4.3.2.1.7 införs några ändringar om tankdokumentationen på grund av att bestämmelser införs om underhållsansvarig enhet (ECM).

Ett nytt delavsnitt införs i 4.3.2.7 som innebär att tankar kommer att kunna transporteras enligt kapitel 6.8 en månad efter att datumet för kontroll passerats, om tankarna fyllts innan detta datum.

Behörig myndighet kan godkänna transporter av tankar som överskridits en månad. Vid en sådan transport krävs att detta anges i godsdeklarationen, se 5.4.1.1.1.

För UN 1381 och 2447 ändras två särbestämmelser för tank, TU16 och TU21, i 4.3.5. Innehållet i dessa presenteras nu i tabellform för att underlätta tillämpningen.

Dessutom anges i TU16 för järnvägstransport att godsdeklarationen ska kompletteras när transport sker enligt denna bestämmelse.

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 5.1 – Allmänna bestämmelser

I 5.1.2.1 (a) ändras bestämmelserna angående märkning av overpack. I sak ändras inte något, men bestämmelserna förtydligas eftersom texten har lett till olika tolkningar av hur en overpack ska märkas. Fortfarande gäller att om alla typer av märkning, etiketter eller tilläggsmärkning syns igenom en overpack krävs ingen ytterligare märkning.

Om någon typ av märkning, etikett eller tilläggsmärkning inte syns igenom en overpack ska den märkas med uttrycket "Overpack" samt med de etiketter och annan märkning som den innehåller. All märkning och etikettering på en overpack ska vara väl synlig och läsbar.

Kapitel 5.2 – Märkning och etikettering

Till delavsnitt 5.2.2.2.1.2, som handlar om etiketter för gasflaskor, införs en ny anmärkning. Här anges att när diametern på gasflaskan är för liten för att den förminskade etiketten ska kunna fästas på den icke-cylindriska övre delen på flaskan, får den förminskade etiketten fästas på den cylindriska delen.

I 5.2.2.2.1.3 anges att litiumbatterier (UN 3090, 3091, 3480 och 3481) och litiumbatterier i utrustning ska märkas med en ny etikett 9A. Det införs övergångsbestämmelser för märkning i 1.6.1.42. Etiketten för klass 9 (förlaga nr. 9) får fortsätta att användas för dessa UN-nummer till och med den 31 december 2018.

Kapitel 5.3 – Storetiketter och märkning

I 5.3.1.2 förtydligas att om alla tankfack innehåller olika slags gods men ändå kräver likadana storetiketter, behöver storetiketterna endast placeras en gång på båda långsidorna och på båda gavlarna på tankcontainern eller UN-tanken.

I 5.3.3. införs att märket som används vid förhöjd temperatur får minskas till 100 mm sidlängd om tankcontainern eller UN-tanken har en volym på högst 3000 liter och om tillgänglig yta är för liten för

att fästa det större märket.

Det införs även att märkningen för miljöfarliga ämnen i 5.3.6.2 får minskas till 100 mm sidlängd om tankcontainern eller UN-tanken har en volym på högst 3000 liter och om tillgänglig yta är för liten för att fästa det större märket.

Kapitel 5.4 – Dokumentation

Det sker ändringar i bestämmelserna för transport av tömda ej rengjorda förpackningar i 5.4.1.1.6.2.1. Senaste last behöver inte längre anges utan det är tillräckligt att vid rester av gods i klasserna 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 8 eller 9, istället ange "MED RESTER AV [...]" följt av klass(er) och sekundärfara (-faror). Godsdeklarationen kan t.ex. se ut enligt följande:
"TOMMA FÖRPACKNINGAR, MED RESTER AV 3, 6.1, 8".

I 5.4.2 förtydligas att om en transport av farligt gods i fordon följs av en sjötransport, ska ett stuvningsintyg enligt avsnitt 5.4.2 i IMDG-koden bifogas godsdeklarationen.

Det sker mindre ändringar i förslaget för skriftliga instruktioner i 5.4.3.4. På sidan 3 läggs en ny förslag för märkning som gäller för litiumbatterier, etikett 9A, till och på sidan 4 ändras ordet "fordonet" i rubriken till "transportenhet". Dessutom ändras beskrivningen av etikett 4.1 för att inkludera polymeriserande ämnen.

Kapitel 5.5 – Särskilda bestämmelser

Delavsnitt 5.5.3.1.1 ändras så att det numera anges att för UN 1845 (torris) gäller alla bestämmelser för transport som anges i avsnitt 5.5.3. Detta gäller för alla typer av transport av torris, dvs. både när det används som köldmedel eller konditioneringsmedel eller som last.

Även delavsnitt 5.5.3.3.3 ändras och det tydliggörs att märkning enligt 5.5.3.6 inte krävs i det fall kollin innehållande kyl- eller konditioneringsmedel transporteras i välventilerade fordon, vagnar och containrar. Dessutom införs det villkor för när ventilation inte krävs och i dessa fall ska naturligtvis kraven om märkning enligt 5.5.3.6 uppfyllas.

Slutligen så införs bestämmelser i 5.5.3.6.1 om att så länge fordonet, vagnen eller containern är märkt måste försiktighetsåtgärder vidtas innan personer går in i lastutrymmet. Eventuellt behov av att ventileras genom lastdörrarna eller på andra sätt (t.ex. forcerad ventilation), måste utvärderas och inkluderas i utbildningen av involverade personer.

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

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

Kapitel 6.1 - Bestämmelser för tillverkning och provning av förpackningar, IBC-behållare,

storförpackningar, tankar och bulkcontainrar

I 6.1.1.3 ändras bestämmelserna för täthetsprovning av förpackningar får genomföras. Läs mer om detta under Kapitel 4.1.

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

I de allmänna bestämmelserna om första kontroll och provning av tryckkärl anges nu i punkten (g) i 6.2.1.5.1 att vätsketryckprovningen ska uppfylla de acceptanskriterier som anges i den tekniska standarden eller tekniska normen för konstruktion och tillverkning.

En ny anmärkning införs i 6.2.2 i bestämmelserna för UN-tryckkärl. När EN ISO-versioner finns av ISO-standarder, får dessa användas för att uppfylla bestämmelserna i 6.2.2.1, 6.2.2.2, 6.2.2.3 och 6.2.2.4.

I tabellen för 6.2.2.1.1 för konstruktion, tillverkning och första kontroll och provning av UN-gasflaskor där standarder anges sker ett antal ändringar. Vissa standarder tillkommer och vissa uppdateras. Kopplat till tabellen så ändras både anmärkning 1 och 2. I första anmärkningen ersätts "obegränsad användningstid" med "konstruktionslivslängd på minst 15 år". I anmärkning 2 sägs bland annat att gasflaskor av kompositmaterial med en konstruktionslivslängd på mer än 15 år inte får fyllas senare än 15 år efter tillverkningsdatum såvida inte konstruktionen har klarat ett provningsprogram för användningslivslängd.

I tabellen för 6.2.2.1.2 för konstruktion, tillverkning och första kontroll och provning av UN-storflaskor införs fyra nya standarder. Även här sker motsvarande ändring i anmärkningarna som i 6.2.2.1.1.

I tabellerna i 6.2.2.1.3, 6.2.2.2, 6.2.2.3 och 6.2.2.4 ändras också några standarder.

I bestämmelserna för märkning av återfyllningsbara UN-tryckkärl så tillkommer två ytterligare krav ((q) och (r)) på tillverkningsmärkning i 6.2.2.7.4. Dessutom tillkommer en anmärkning som talar om att när den första konstruktionstypen har klarat provningsprogrammet för användningslivslängd enligt 6.2.2.1.1 eller 6.2.2.1.2, kräver framtida produktion inte längre denna märkning för första användningstid. I 6.2.2.7.5 anges hur märkning i (q) och (r) ska placeras.

Som en konsekvensändring av detta ändras även 6.2.3.9.2 som handlar om märkning för icke UN-återfyllningsbara tryckkärl.

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

I bestämmelserna om återkommande kontroll och provning i 6.2.3.5.1 införs två nya anmärkningar. Här anges att kontroll av tryckkärls invändiga skick och vätsketrycksprovningen får ersättas av en provning som anges i en standard.

I de allmänna bestämmelserna för aerosolbehållare, engångsbehållare för gas och bränslecellsbehållare för kondenserad brandfarlig gas, 6.2.6.1.5, införs för engångsbehållare för gas en

övre begränsning på produkten av provtryck och vattenkapacitet (barliter) och för provtryck.

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

Det införs ett förtydligande i en anmärkning avseende märkning av integrerade IBC-behållare i 6.5.2.2.4. Tillverkningsdatumet för innerbehållaren får avvika från det datum för tillverkning, reparation eller renovering som den integrerade IBC-behållaren har märkts med.

I 6.5.4.4.2 ändras bestämmelserna för täthetsprovning av förpackningar får genomföras. Läs mer om detta under Kapitel 4.1.

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

I 6.7.2.19.8 (a) och 6.7.3.15.8 (a) införs bestämmelser om att för UN-tankar ska godstjockleken kontrolleras genom lämplig mätmetod om den invändiga eller utvändiga kontrollen tyder på en minskning av denna.

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-containerar

I tabellen i 6.8.2.1.21 införs en ny typ av metall, Austenit-ferritiskt stål.

I bestämmelserna för tillverkning, utrustning, typgodkännande, kontroll och provning samt märkning av tankar, tankfordon och cisternvagnar modifieras bestämmelser i 6.8.2.1.23 som handlar om utförande och kontroll av svetsar. Kopplat till dessa ändringar införs övergångsbestämmelser i 1.6.3.46 och 1.6.4.48 som anger att cisternvagnar, tankfordon, avmonterbara tankar och tankcontainrar som tillverkats före den 1 juli 2017, men som inte uppfyller bestämmelserna i 6.8.2.1.23, får användas även i fortsättningen.

I 6.8.2.4.1 införs bestämmelser om hur vätsketryckprovningen ska genomföras på varje tankfack.

6.8.2.4.3 ändras något om hur täthetsprovning ska ske för tankar med luftningsutrustning och säkerhetsanordning.

I bestämmelserna för tankar som är konstruerade, tillverkade och kontrollerade i överensstämmelse med angivna standarder anges nu i 6.8.2.6.1 att certifikaten för typgodkännande ska utfärdas enligt 1.8.7 eller 6.8.2.3. Dessutom struktureras tabellen om, samt vissa standarder tillkommer och andra ändras.

I bestämmelserna för batterifordon, batterivagnar och MEG-containerar som är konstruerade, tillverkade och kontrollerade i överensstämmelse med angivna standarder anges nu i 6.8.3.6 att

certifikaten för typgodkännande ska utfärdas enligt 1.8.7.

För järnvägstransporter förtydligas
tillämpningsområdet för standarder i 6.8.3.6.
Detta förtydligande finns redan infört i ADR.

För UN 0331, blandsprängämne typ B, införs att tankskalerna får konstrueras för ett utvändigt beräkningstryck på minst 5 kPa (0,05 bar).

Kapitel 6.11 – Bestämmelser för konstruktion, tillverkning, kontroll och provning av bulkcontainrar

Det införs ett helt nytt delavsnitt i 6.11.5 som gäller för en ny typ av produktinneslutning, så kallade flexibla bulkcontainrar ("FBC"). En flexibel bulkcontainer har en volym av högst 15 m³ och innefattar innerbeklädnader samt fastsatta hanteringsanordningar och driftutrustningar och får användas för fasta ämnen i förpackningsgrupp III i klasserna 4.1, 5.1 och 9 (UN 1334, 1350, 1454, 1474, 1486, 1498, 1499, 1942, 2067, 2213, 3077, 3377 och 3378). I detta kapitel införs bestämmelser om hur de flexibla bulkcontainrarna ska konstrueras, tillverkas, kontrolleras och provas. Detta medför även att koden "BK3" som innebär transport i flexibla bulkcontainrar införs i 7.3.2.1 samt att det i 7.3.2.10 anges bestämmelser om den faktiska användningen av dessa nya bulkcontainrar. Slutligen så införs även bestämmelser om lastning i 7.5.7.6.

Del 7 Bestämmelser för transport, lastning, lossning och hantering

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

Kapitel 7.2– Bestämmelser för transport av kollin

Särbestämmelse V2 (1) förtydligas och anger att om en transportenhet utgörs av både ett EX/II-fordon och ett EX/III-fordon som båda är lastade med explosiva ämnen eller föremål, så gäller den begränsning av transporterad mängd som anges i 7.5.5.2.1 för hela transportenheten. Det vill säga mängden som då får transporteras är den som tillåts för ~~EX/III~~ EX/II-fordon.

I 7.2.4 i särbestämmelse V8 (4) ändras texten om temperaturkontroll. Detta för att ta hänsyn till de nya bestämmelserna om polymeriserande ämnen.

Kapitel 7.4 – Bestämmelser för transport i tank

I 7.4.2 tas hänvisningen till OX-fordon bort (se ytterligare information om OX-fordon under del

9).

Kapitel 7.5 – Bestämmelser för lastning, lossning och hantering

Det sker ändringar i tabellen om förbud mot samlastning. Det införs en ny anmärkning 2 som anger att samlastning enligt 7.5.2.2 är tillåten för kollin endast innehållande ämnen eller föremål i klass 1 märkta med etikett nummer 1, 1.4, 1.5 eller 1.6, oberoende om dessa kollin har andra etiketter. Tabellen i 7.5.2.1 gäller endast när sådana kollin samlastas med kollin innehållande ämnen och föremål i andra klasser.

Även fotnot (d) i 7.5.2.1 modifieras och tillåter nu att ammoniumnitratemulsion, -suspension eller -gel (UN 3375) samlastas med sprängämnen. UN 3375 kommer att få samlastas med sprängämnen på motsvarande sätt som är tillåtet för ammoniumnitrat med UN 1942 och UN 2067.

I 7.5.3 tillkommer ett antal olika produktinneslutningar som UN-tankar, tankcontainrar, MEG-containerer eller vägfordon för vilka vissa av bestämmelserna kommer att gälla. Ett helt nytt delavsnitt införs i 7.5.7.4 som säger att bestämmelserna i 7.5.7.1 även gäller lastning, stuvning och avlastning av containrar, tankcontainrar, UN-tankar och MEG-containerar på och av vagnar.

I 7.5.11 införs bestämmelser i CV/CW 36 som anger att för UN 2211 och 3314 så behöver inte märkningen enligt denna tilläggsbestämmelse användas om vagnen eller containern redan är märkt enligt särbestämmelse 935 i IMDG-koden.

Även CV/CW 37 i 7.5.11 ändras något angående krav på kylning, ventilation och inträngning av vatten i lastbärare.

Del 8 Bestämmelser för fordonsbesättning, utrustning, drift och dokumentation

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

Här genomförs endast mycket små justeringar som till största delen är att betrakta som redaktionella.

Del 9 Bestämmelser för tillverkning och godkännande av fordon

Del 9 innehåller bestämmelser om tillverkning och godkännande av fordon.

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

I delavsnitt 9.1.3.1 införs en anmärkning om att riktlinjer för hur fordonscertifikatet fylls i finns att tillgå på FN:s hemsida. Riktlinjerna har även översatts till svenska och kommer att publiceras på MSB:s hemsida.

Kapitel 9.2 – Bestämmelser för tillverkning av fordon

Tabellen över olika tekniska krav på typgodkända fordon i delavsnitt 9.2.1.1 har justerats för att ta hänsyn till ändringar som införs rörande krav på elektrisk utrustning (se nedan).

Bestämmelserna rörande elektrisk utrustning i 9.2.2 revideras och samtidigt görs en viss omflyttning av texterna. Bestämmelserna rörande de olika fordonstyperna harmoniseras, vilket bland annat har resulterat i att fordonstypen OX, som endast krävs vid transport av UN 2015, väteperoxid, tas bort. Möjligheten att transportera UN 2015, väteperoxid, i tank

kvarstår, men nu krävs istället FL-godkänt fordon.

Övergångsperioder för användandet av OX-fordon införs i kapitel 1.6. OX-fordon som har registrerats eller tagits i bruk före den 1 april 2018 får fortsatt användas (1.6.5.18) och för den årliga tekniska inspektionen får de bestämmelser som gäller till och med 31 december 2016 fortsatt tillämpas (1.6.5.19). Det införs även en övergångsperiod för fordonscertifikatet i kapitel 1.6.

Vad gäller borttagandet av fordonstypen OX så påverkar detta inte vare sig tillverkare eller användare av dessa fordon då fordonen redan idag, av såväl praktiska som ekonomiska skäl, även innehar ett FL-godkännande.

Arbetet med revideringen av bestämmelserna om elektrisk utrustning har grundat sig på nya säkerhetsaspekter och beaktande av teknisk utveckling. Här kan nämnas den ändring som gjorts gällande draganordningar för släpvagnar där bestämmelserna medger användning av automatiska kopplingssystem som uppfyller ECE Reglemente 55 rörande mekaniska kopplingsdelar.

För att säkerställa oavsiktlig fränkoppling mellan bil och släp finns i dagens bestämmelser krav på överensstämmelse med vissa standarder. Den texten ändras nu till att istället ange att kraven anses uppfyllda i de fall vissa standarder är uppfyllda, men den utesluter inte att annan standard tillämpas så länge som kraven i 9.2.2.6.1 gällande oavsiktlig fränkoppling uppfylls, samt att fukt och smuts inte får tränga in.

Vissa bestämmelser rörande elektrisk utrustning införs nu även för EX-fordon. De största förändringarna rör EX/II-fordon som i dagsläget inte har behövt uppfylla flertalet av dessa bestämmelser. Bestämmelserna har ansetts som grundläggande för säkerhet vid normala transportförhållanden och är därför relevanta att uppfylla även för EX/II-fordon, vilka tillåts för transport av en betydande mängd explosiva

ämnen och föremål.

Vad gäller oavsiktlig fränkoppling av elektriska ledningar har dessa bestämmelser hittills endast gällt för EX/III-fordon och FL-fordon. Ett fel som skulle kunna medföra att ljus eller ABS sätts ur funktion är lika allvarligt för övriga fordonskategorier. Dessa krav kommer därför att även gälla för EX/II-fordon och AT-fordon.

Ändringar görs även avseende huvudströmbrytare och att den ska bryta strömmen inom tio sekunder samt att för EX-fordon har texten om märkspänning förtydligats och anpassats till dagens standard.

Övergångsbestämmelser införs i 1.6.5.17 som anger att befintliga fordon, d.v.s. de som har registrerats eller tagits i bruk senast 31 december 2016, får användas även i fortsättningen.

I delavsnitt 9.2.4.3 införs nu en möjlighet att använda vissa gaser som drivmedel för fordon godkända som AT- och/eller FL-fordon. De gaser som tillåts som drivmedel är LNG, CNG och LPG. Då det är gasens egenskaper och sammansättning som vägts in har det internationellt klargjorts att även LBG och CBG, som är vanligt förekommande i Sverige tillåts. Kraven som ställs för LNG och CNG i ADR gäller alltså lika för LBG och CBG.

Det tydliggörs att gas inte tillåts som bränsle i EX-fordon.

Förutom de krav som redan ställs på bränslesystem för gas i ECE Reglemente 110 för LNG och CNG, och i ECE Reglemente 67 för LPG införs några kompletterande krav i ADR. Vid eventuellt läckage ska bränslet (flytande bränsle inkl. gas i vätskeform) rinna ned på marken utan att komma i kontakt med lasten eller heta delar av fordonet. Detta krav gäller redan för flytande bränsle.

I 9.2.4.3 (c) införs även krav på att säkerhetsventilens öppning och/eller säkerhetsventiler på bränsletankar som innehåller gasbränsle ska vara riktade ifrån luftintag, bränsletankar, lasten eller heta delar av

fordonet och ska inte påverka slutna områden, andra fordon, utvändigt monterade system för luftintag (så som luftkonditionering) eller motorns insug eller avgassystem.

Bränsleledningar ska inte monteras på tankskal till lastutrymme.

I 9.2.7.1 införs att bränslesystem för motorer som drivs av LNG ska vara utrustade och placerade för att undvika alla typer av fara för lasten som kan uppstå till följd av att gasen blir kyld.

Kapitel 9.3 – Tilläggsbestämmelser för kompletta eller kompletterade EX/II och EX/III-fordon avsedda för transport av explosiva ämnen och föremål (klass 1) i kollin

Med anledning av de ändrade bestämmelserna rörande elektrisk utrustning (se 9.2.2 ovan) ändras här kraven rörande elektrisk utrustning för att även omfatta EX/II-fordon.

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

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

Nedan kommenteras de mest väsentliga föreslagna förändringarna i bilaga S.

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

Kapitel 10.1 – Övergångsbestämmelser.

I kapitel 10.1.4 ändras förlagan för certifikat om godkännande av fordon avsedda för inrikes transport av farligt gods. Detta görs som en konsekvensändring till att förlagan i 9.1.3.5 ändras och att OX-fordon tas bort. Även i

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

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

Nedan kommenteras de mest väsentliga föreslagna förändringarna i bilaga S.

certifikatet för fordon för inrikes transport så stryks OX-fordon. Det införs övergångsbestämmelser som anger att certifikat för godkännande av OX-fordon vilka överensstämmer med förlagan i 10.1.4 som gällde till och med den 31 december 2016, får användas även i fortsättningen.

Kapitel 10.11 – Lokal transport av fyrverkerier

MSB föreslår att den lättnad som finns för inrikes transport av fyrverkerier klassificerade som UN 0335 och klassificeringskod 1.3G tas bort. Undantaget, som medger lättnad från krav på EX-godkänt fordon, kan endast tillämpas för transport från slutterminal till försäljningsställe. Såvida inte mängden högst uppgår till 20 kg nettovikt explosivämne och bestämmelserna rörande s.k. "värdeberäknad mängd" i 1.1.3.6 kan tillämpas, så kommer det således inte längre vara möjligt att transportera dessa fyrverkerier utan att använda EX/II- eller EX/III-godkända fordon.

I syfte att skydda lasten i händelse av en olycka ställer ADR krav på att fyrverkerier tillhörande UN 0335 ska transporteras i fordon som är EX/II- eller EX/III-godkända. Det är tillåtet att transportera 5000 kg nettovikt explosivämne av fyrverkerier tillhörande UN 0335 på ett EX/II-fordon. Att få ett fordon EX/II-besiktigt kostar idag ca 1200–1500 kr. Ett EX-fordon kan naturligtvis användas till andra transporter än transporter innehållande farligt gods. Enligt information som MSB fått så finns det ett antal fordon som ursprungligen godkänts som EX-fordon, men då efterfrågan har varit låg så har de inte genomgått ombesiktning som EX-fordon.

Anledning till att MSB nu vill ta bort undantaget på EX-godkända fordon i kapitel 10.11 är främst grundat på säkerhet. Myndigheten arbetar för säkra transporter och en transport av större mängder fyrverkerier klassificerade som 1.3G bör ske i EX-fordon. Enligt uppgift är det dock många av de fordon som används idag, som inte är EX-godkända, som uppnår de säkerhetskrav för lastutrymmet som ställs på ett EX/II-godkänt

fordon. Men eftersom inget certifikat finns att tillgå på ett fordon som inte är typgodkänt så kan detta inte säkerställas.

MSB har vidare fått påpekande från tillsynsmyndigheten att det är ytterst svårt vid en tillsyn att fastställa vad som är transport från slutterminal ut till försäljningsställe. Det finns inget dokument eller liknande som anger att en transport sker från en slutterminal.

Klassificering och tillordning av fyrverkerier till riskgrupper kan, sedan 2007, ske baserat på överensstämmelse med klassificeringstabellen för fyrverkerier i delavsnitt 2.2.1.1.7.5 i ADR utan att testerna enligt testserie 6 behöver utföras. En sådan tillordning ska ske med godkännande av behörig myndighet. Bakgrunden till dessa bestämmelser var bland annat de stora olyckor som skedde med fyrverkerier i början av 2000-talet (Enschede, Nederländerna år 2000, Carmel, Australien år 2002 och Kolding, Danmark år 2004). I samband med utredningarna av dessa olyckor visade det sig att många fyrverkerier var klassificerade i riskgrupp 1.3 och 1.4, men tester visade att flertalet borde ha tillordnats strängare riskgrupper.

Innan bestämmelserna om tillordning av fyrverkerier infördes i 2.2.1.1.7, utfärdades godkännanden av fyrverkerier i Sverige enligt nationella föreskrifter, bland annat av dåvarande Sprängämnesinspektionen och Räddningsverket. Klassificeringsgodkännanden baserades då på de uppgifter som erhöles från bl.a. avsändare i Kina. Dessa godkännanden saknade ofta ett slutdatum vilket medförde att det senare inte gick att upphäva besluten trots att det i utredningarna efter olyckorna kunde konstateras att många fyrverkerier var felaktigt klassificerade.

När informationen om den stora mängden felklassificerade fyrverkerier diskuterades internationellt hade Räddningsverket fått kännedom om att det rådde brist på EX-fordon under vissa säsonger på året. Räddningsverket ansåg att en säkerhetsvinst kunde erhållas om en omklassificering av fyrverkerierna genomfördes

och i samband med detta tilläts ett undantag från kravet på EX-fordon.

Det pågår fortfarande diskussioner internationellt om klassificering av specifika typer av fyrverkerier och MSB anser att det ur säkerhetssynpunkt inte är motiverat att tillåta att transport av större mängder fyrverkerier klassificerade som 1.3G (UN 0335) sker utan EX-godkänt fordon.

Som redovisats ovan kan MSB inte se att det längre är säkerhetsmässigt motiverat att ha kvar undantaget i 10.11. Ingen annan bransch som transporterar ämnen och föremål i klass 1 har getts möjlighet till något liknande nationellt undantag. Dessutom kvarstår fortfarande en viss möjlighet att transportera dessa fyrverkerier i mindre mängder utan krav på EX-fordon i de fall bestämmelserna i 1.1.3.6 tillämpas.

MSB har samrått i ärendet om att undantaget planeras att tas bort genom att information har sänts ut till berörda aktörer samt att information har publicerats på myndighetens hemsida. Såväl positiva som negativa synpunkter har inkommit. MSB har beaktat de synpunkter som framförts i samband med det utsända samrådet. Där framgår bland annat att det fortfarande råder brist på godkända EX-fordon, och myndigheten avser därför att införa en övergångsperiod för borttagandet av undantaget i kapitel 10.11 i bilaga S för att underlätta en framtida efterlevnad av kravet på EX-fordon.

Övergångsperioden föreslås gälla fram till och med den 30 juni 2021.

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

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

Övergångsbestämmelsen i 13.2.2.5.3 för tankar som har tillverkats före år 2000 och som är avsedda för transport av ämnen enligt 13.2.2 (b), löper ut den 31 december 2016 och tas därför bort. Som en konsekvens tas även delavsnitt

13.2.2.6 bort då dessa bestämmelser endast kan tillämpas för tankar som omfattas av 13.2.2.5.3. Dessutom justeras definitionen för "Tank" i 13.2.2.1 genom att sista strecksatsen försvinner. Denna rör endast behållare med eller utan spridarutrustning som används vid vägarbeten för beläggning med bitumenlösningar och används för transport enligt övergångsbestämmelsen i 13.2.2.5.3.

Del 16 Transporter av farligt gods i mindre förpackningar till återvinning eller bortskaffande

Undantaget 1.1.3.1 (a) i ADR-S/RID-S gäller för privatpersoner som transporterar farligt gods som är förpackat för detaljhandelsförsäljning. Det uppstår problem vid transport till återvinningscentral, -anläggning eller miljöstation av t.ex. förbrukade målarburkar, batterier, sprayburkar där avfallet inte längre är förpackat för detaljhandelsförsäljning samt att förpackningarna inte längre uppfyller de ursprungliga förpackningskraven. Det föreslagna tillägget medför att bestämmelserna nu anpassas till privatpersoners möjligheter att transportera farligt gods som är avfall till återvinningscentraler, -anläggningar eller miljöstationer. Riskerna kommer inte att förändras mot dagens situation.

Tillägget i 16.0 medger även möjlighet för företag att transportera bort mindre mängder avfall utan att behöva följa övriga delar i ADR-S. **Mängden farligt gods får vara högst 30 kg bruttovikt per transportenhet. För litiumbatterier gäller dock 5 kg nettovikt.**

Del 18 Särskilda undantag från tillämpningen av denna författning

Kapitel 18.1 – Transport av farligt gods med anknytning till Polismyndighetens, Säkerhetspolisens, Tullverkets eller Kustbevakningens ansvarsområden

Här införs att även MSB undantas vid transport av beslagttaget, anträffat och omhändertaget

gods. MSB utför tillsyner i samband med marknadskontroller och dessa produkter är ofta farligt gods.

Undantagen i 1.1.3 i ADR omfattar inte transport av prover av farligt gods tagna för analys av de behöriga myndigheterna eller för deras räkning. I bilaga S del 18 i ADR-S finns möjligheter för flera myndigheter att transportera prover.

För att säkerställa effektiv marknadsövervakning har flera stater inom EU infört ett förfarande som är baserat på det system som gäller för begränsade mängder för att säkra transporterna av prover som innehåller farligt gods. Eftersom det inte alltid är möjligt att tillämpa bestämmelserna i tabell A i ADR har även en kvantitetsgräns för innerförpackningen bestämts. MSB ges därför också möjligheten att skicka prover enligt vissa specificerade krav. Enligt förordningen om transport av farligt gods är det endast MSB som har ansvar för marknadskontroll. Några andra myndigheter berörs inte.

Kapitel 18.4 – Multilaterala avtal

Tabellen i detta kapitel uppdateras och kommer att innehålla de avtal som Sverige har undertecknat fram till och med den 30 november 2016. För att få aktuell information om multilaterala avtal som har undertecknats eller för vilka avtal som giltigheten har löpt ut efter detta datum hänvisar MSB till www.msb.se. Multilaterala avtal ger möjlighet till avsteg från bestämmelserna i ADR enbart i de länder som undertecknat avtalen och de är inte tvingande.

Kapitel 20.5 – Allmänna råd om utbildning av förare som transporterar farligt gods

MSB föreslår en ändring om den underrättelse om kursstart som ska ske till MSB. MSB anser att underrättelse ska ske senast 14 dagar före kursstart.

Denna ändring krävs för MSB:s planering av tillsyn.

Kapitel 18.2 – Multilaterala avtal

Tabellen i detta kapitel uppdateras och kommer att innehålla de avtal som Sverige har undertecknat fram till och med den 30 november 2016. För att få aktuell information om multilaterala avtal som har undertecknats eller för vilka avtal som giltigheten har löpt ut efter detta datum hänvisar MSB hänvisar till www.msb.se. Multilaterala avtal ger möjlighet till avsteg från bestämmelserna i RID enbart i de länder som undertecknat avtalen och de är inte tvingande.

Personer med goda pedagogiska och teoretiska kunskaper har visat intresse för att bli ADR-lärare men p.g.a. erfarenhetskravet har dessa personer uteslutits och därför känt sig missgynnade. Många av ADR-lärarna har en hög levnadsålder och ett flertal har slutat. För att upprätthålla nivån på antalet lärare men samtidigt även tillåta att annan kompetens ges tillträde som utbildare har MSB därför sett ett behov av att nya yrkesgrupper kan godkännas. MSB anser samtidigt att större fokus bör läggas på t.ex. olika typer av faror, risker, hot, miljöskydd, transportskydd dvs bakgrunden till olika bestämmelser.

Utbildningsverksamheten är dessutom konkurrensutsatt och att utesluta vissa yrkesgrupper vilka kan ha väl så goda kunskaper om utbildningsinnehållets olika delar men som saknar vissa praktiska erfarenheter kan anses vara diskriminerande. En jämförelse med kraven för anordnare av utbildning för säkerhetsrådgivare visar dessutom att för denna grupp saknas helt detaljerade bestämmelser om tidigare praktiska erfarenheter.

3 Bestämmelsernas effekt

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

3.1 Problembeskrivning

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

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

3.2 Alternativa lösningar

Sverige är fördragspart till ADR respektive fördragsstat till COTIF (RID), vilket innebär att bilagorna A och B (ADR) respektive bilaga 1 (RID) ska tillämpas vid internationella transporter på land av farligt gods som sker i Sverige. Enligt rådets direktiv 2008/68/EG av 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar ska Sverige dessutom tillämpa de internationella bestämmelserna vid inrikes transport av farligt gods på väg och terräng och på järnväg.

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

3.3 Vilka berörs av förslaget

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

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

Omkring 3700 4600 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 ändrade föreskrifter. Det finns dessutom ett mörkertal avseende företag som inte har anmält säkerhetsrådgivare till MSB trots att de omfattas av bestämmelserna.

Storleken på företag som har säkerhetsrådgivare är följande:

| Antal företag | Antal anställda |
|---------------|---------------------|
| 755 | 0 anställda |
| 994 | 1-4 anställda |
| 650 | 5-9 anställda |
| 605 | 10-19 anställda |
| 546 | 20-49 anställda |
| 321 | 50-99 anställda |
| 231 | 100-199 anställda |
| 213 | 200-499 anställda |
| 119 | 500-999 anställda |
| 39 | 1000-1499 anställda |
| 31 | 1500-1999 anställda |
| 27 | 2000-2999 anställda |
| 19 | 3000-3999 anställda |
| 11 | 4000-4999 anställda |
| 36 | 5000-9999 anställda |
| 20 | 10000- anställda |

I dagsläget finns cirka 200 233 utbildningsanordnare i Sverige som är godkända av MSB för att bedriva förarutbildning. Anordnarna har i sin tur 1-26 anställda lärare. Största anordnaren är försvarsmakten med totalt cirka 20 000 anställda. De flesta förare som transporterar farligt gods i vägfordon måste genomgå utbildning med tillhörande prov. I dag finns 75000 förare som har avlagt godkänt prov. Alla dessa förare berörs inte av förslaget eftersom alla inte arbetar med att transportera farligt gods.

Sveriges Åkeriföretag har cirka 7000 medlemmar består av cirka 10 000 åkeriföretag varav ca 6000 är medlemmar men det är inte alla av dessa medlemsföretag som transporterar farligt gods och berörs av de nya bestämmelserna. Sveriges Åkeriföretag själva uppskattar grovt att ca 1500 är inblandade i transport av farligt gods. Dessutom finns ingen information om hur många åkerier som är registrerade utanför Sveriges gränser som utövar yrkesmässiga inrikes godstransporter, s.k. cabotage. Enligt en grov uppskattning från Sveriges Åkeriföretag själva så har företagen som transporterar farligt gods mellan 1-200 anställda och antalet fordon hos åkerierna mellan ca 1-100 stycken. Vissa företag tar i sin tur hjälp av bemanningsföretag som hyr in bilar+ åkare vilket innebär att ingen information kan fås. Bilregistrets antal lastbilar med farligt gods är 526 stycken och antalet släp med farligt gods är 276 stycken.

Branschorganet IKEM (Innovations- och kemiindustrierna i Sverige) har 1400 medlemsföretag med 70 000 medarbetare inom kemi, plast och materialbranscherna. IKEM själva uppskattar grovt att ca 600-700 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 130 107 medlemsföretag och av dessa är cirka 50 stycken hälften inblandade i transport av farligt gods dagligen. De 4-5 största medlemsföretagen har ca 3000 anställda vardera på sina terminaler. Transportindustriförbundet uppskattar att de minsta medlemsföretagen har ett hundratal anställda. Dessutom har medlemsföretagen (speditörerna)

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

Specifikt för Bilaga S

Certifikat om godkännande av fordon avsedda för inrikes transport av farligt gods

Genom denna ändring berörs 5 kontrollorgan. Organen har mellan 8 och ca 550 anställda.

Tömnda ej rengjorda uttjänta förpackningar samt avfall som transporteras till återvinningscentral, -anläggning eller miljöstation

Tillägget i 16.0 att transportera avfall utan att följa bestämmelserna i ADR-S berör och innebär lättnader för både företag och privatpersoner. Enligt statistik från SCB så finns i dagsläget 314 824 stycken aktiva företag som är arbetsgivare (exempelvis kommuner, aktiebolag och statliga myndigheter som Tillväxtverket. Dessutom så finns 864 636 stycken aktiva företag som ej är arbetsgivare (exempelvis ideella föreningar, bostadsrättsföreningar och aktiebolag).

Antalet berörda privatpersoner bör uppskattningsvis vara ca 6 300 000 stycken. I Sverige fanns år 2015 6 287 000 stycken 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 ingen uppgift på.

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 **samtliga av** de föreslagna föreskrifterna medför då det inte är känt

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

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

Nedan försöker MSB förtydliga kostnaderna för vissa nya bestämmelser.

Kostnader som de ändrade bestämmelserna om elektrisk utrustning i kapitel 9.2 kommer att medföra rör endast nytillverkade fordon. MSB kan inte bedöma denna kostnad i dagsläget. I samverkan med fordonstillverkare utreds vilka ökade kostnader som respektive produkt/åtgärd kan innebära vid nytillverkning av ett fordon i enlighet med de nya kraven på elektrisk utrustning.

Eftersom bestämmelserna om gasdrift av typgodkända fordon i kapitel 9.2 inte medför ytterligare säkerhetskrav på befintliga fordonskategorier, utan endast öppnar upp för möjligheten att driva vissa fordon med gas, genererar inte bestämmelserna några ökade kostnader för branschen. Bestämmelserna ger heller inga sidoeffekter vad gäller befintliga bestämmelser i ADR som kan verka negativt på användare av bestämmelserna.

~~I samband med att lättnaden i 10.11 tas bort så inför MSB övergångsbestämmelser. Registrering av nytillverkade fordon är förenat med vissa kostnader, och för registrering av EX-fordon uppgår~~

denna till ca 1500kr inkl. moms och den årliga tekniska kontrollen ca 1000 kr/fordon.

Specifikt för Bilaga S

10.1.4 Certifikat om godkännande av fordon avsedda för inrikes transport av farligt gods

MSB uppskattar mycket grovt kostnaden för att programmera om kontrollorganens IT-system för att uppfylla nya certifikatet är: 3 timmar * 800=2400 kr. Kostnaden är helt beroende av vilka IT-system som kontrollorganen har. MSB har ingen information om organens IT-system.

Tömnda ej rengjorda uttjänta förpackningar samt avfall som transporteras till återvinningscentral, -anläggning eller miljöstation

Denna ändring kommer inte innebära någon kostnad eftersom ändringen är en lättnad och blir en minskning av kostnad.

3.6 Tidsåtgång

MSB bedömer att ett utbildnings- eller informationsbehov motsvarande 1-8 timmar kan behövas för personer som dagligen hanterar bestämmelserna i ADR-S/RID-S oavsett företagets storlek. Antalet företag och personer som omfattas samt kostnaderna för insatserna är svåra att kvantifiera.

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

Då det ställs högre krav på säkerhetsrådgivarens kunskap, bedömer MSB att en arbetsinsats motsvarande 6-12 timmar krävs för säkerhetsrådgivarnas inläring. Antalet verksamheter med utsedd säkerhetsrådgivare är ca 3700 st och antalet verksamma säkerhetsrådgivare uppskattas till ca 500 st.

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

Personal hos de myndigheter som bedriver tillsyn över tillämpningen av föreskrifterna bedöms ha ett utbildningsbehov av två arbetsdagar för att sätta sig in i de reviderade föreskrifterna. Inom polisen kan det röra sig om 50 -100 personer och för Kustbevakningen ca 15 -20 personer. Tillsynen av järnvägstransporter utförs av Transportstyrelsen och där omfattas endast ett fåtal personer.

Specifikt för Bilaga S

10.1.4 Certifikat om godkännande av fordon avsedda för inrikes transport av farligt gods

Den tidsåtgång som krävs genom att det nationella certifikatet om godkännande för fordon ändras går inte att särskilja eftersom det även sker ändringar i det certifikat som gäller för fordon som kan användas både nationellt och internationellt och denna ändring är beslutat internationellt och gäller Bilaga B och kapitel 9.2. MSB har varit i kontakt med kontrollorganen och de uppskattar att tidsåtgången för ändringen i både Bilaga B, kapitel 9.2 och Bilaga S, avsnitt 10.1. är ca 1 timme för ett organ och ca 70 timmar för ett annat organ. Skillnaden beror uppskattningsvis på i antalet anställda mellan organen och därav den tidsskillnad som uppstår i

utbildning av personal.

3.7 Informationsinsatser

Inför de internationella mötena inom FN samråder MSB kontinuerligt med berörda branschorganisationer och myndigheter genom samrådsmöten och andra mötesgrupperingar för att kunna lämna Sveriges ståndpunkt på de olika förslagen om ändringar innan beslut fattas. Efter varje avslutat möte informerar MSB dels på hemsidan dels via riktade mail till branschorganisationer och myndigheter resultatet av mötena. I ljuset av detta samt att de gällande föreskrifterna ADR-S och RID-S 2015 får tillämpas under en övergångsperiod till och med den 30 juni 2017 så bedömer MSB att företagen har möjlighet att få reda på kommande ändringar i god tid.

MSB bedömer att ett visst informationsbehov finns trots de samrådsmöten som äger rum. För att underlätta utbildnings- och informationsinsatserna avser MSB att via myndighetens "Nyhetsbrev" (e-brev) och hemsida informera övergripande om de mest väsentliga förändringarna. Vidare kommer befintligt informationsmaterial att successivt revideras i enlighet med ändringarna. MSB planerar att anordna informationsträff under första halvåret 2017 i syfte att informera om de ändringar som införts i föreskrifterna. Dessutom kommer MSB att informera Polismyndigheten vecka 3 och Kustbevakningen vecka 6 2017 om de nya ändringarna som är relevanta för deras verksamhet.

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

3.8 Konkurrensförhållanden

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

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

Specifikt för Bilaga S

Tömnda ej rengjorda uttjänta förpackningar samt avfall som transporteras till återvinningscentral, -anläggning eller miljöstation

MSB bedömer att ändringarna för företag kommer att utnyttjas av företag som har annan huvudsaklig sysselsättning än att arbeta med avfallstransporter och anser att den inte kommer att gynna svenska företag jämfört med andra företag på den europeiska marknaden.

3.9 Reglernas övriga påverkan

I nuvarande förslag till föreskrifter kan följande ändringar nämnas som bedöms innebära

lättnader från bestämmelserna för både små och stora företag.

Numera tillåts att ammoniumnitratemulsion, -suspension eller -gel (UN 3375) samlastas med sprängämnen. UN 3375 kommer att få samlastas med sprängämnen på motsvarande sätt som är tillåtet för ammoniumnitrater med UN 1942 och UN 2067. Transporter till och från sprängningsplatser underlättas och antalet transporter kan minskas nu när även denna typ ammoniumnitrat kommer att få samlastas med sprängämnen. Denna bestämmelse har utarbetats och drivits igenom internationellt av Sverige efter önskemål från branschen.

För UN 2211 expanderbara polymerkulor införs nya bestämmelser. Detta innebär att en testmetod införs så att om inga brandfarliga ängor avges enligt den nya testmetoden så omfattas inte expanderbara polymerkulor av bestämmelserna. Även detta undantag har önskats av svensk industri och Sverige har aktivt stött förslaget då det behandlats vid internationella möten.

MSB föreslår införa i del 16 att företag som transporterar vissa typer av farligt gods som är avfall till återvinningscentral, -anläggning eller miljöstation inte omfattas av bestämmelserna. Mängden farligt gods får vara högst trettio ~~tio~~ kg bruttovikt ~~nettovikt~~ per transportenhet. Det farliga godset ska vara förpackat i innerförpackningar som ska placeras i lämpliga ytterförpackningar. Detta skulle innebära en betydande förenkling för företag jämfört med dagens transportsituation.

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

3.11 Efterlevnad av regler

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

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

Flexibla bulkcontainrar: 1.2, 6.11.2.3, 6.11.5, 7.3.2.1, 7.3.2.10, 7.5.7.6

Kylda kondenserade gaser: 1.2, 1.6.4.47, 4.3.3.5, 5.4.1.2.2, 6.8.3.4.10, 6.8.3.4.11 och 6.8.3.5.4 (RID även 1.6.3.45)

Lastbärare (CTU): 1.2.1, SP 172, SP216, SP217, SP218, SP335, 4.1.1.1, 4.1.3.8.1, P650, P902, P910, LP902, 7.5.7.6.1

Litiumbatterier: 1.6.1.39, 2.2.9.1.7, 3.3.1, SP188, SP 240, SP310, SP 312, SP363, SP385, SP636, SP667, P910, 5.2.1.9, 5.2.2.2.1.3, 5.4.1.1.1 (c)

Polymeriserande ämnen: 1.2, 2.1.1.1, 2.2.2.2.1, 2.2.3.2.2, 2.2.41.1.1, 2.2.41.1.2, 2.2.41.1.20, 2.2.41.3, 2.2.61.2.1, 2.2.8.2.1, 3.1.2.6 (a), SP386, 4.3.4.1.3 (b), 5.3.2.3.2, 5.4.1.2.3, 7.2.4, V8 (4) (ADR), 7.5.5.3 (ADR), 7.5.11 CV22 (ADR), (RID även 1.1.4.4.1)

Transport av fordon, maskiner och motorer: 1.1.3.2 (a), 1.1.3.2(b), 1.1.3.3(b), 1.1.3.3(c), 2.2.9.1.14, SP240, SP312, SP363, SP385, SP666, SP667, SP 669, P005

Den underhållsansvariga enheten (ECM), RID: 1.2, 1.4.2.2.8, 1.4.3.5, 1.4.3.8, 4.3.2.1.7