



Datum
2020-11-17

Diariernr
MSB 2020-00532 (ADR-S)
MSB 2020-00533 (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 **en reviderad** konsekvensutredningarna avseende förslagen till föreskrifter ADR-S och RID-S (**utgåva 2021**). Då den största delen av texterna är gemensam för föreskriftsförslagen, ingår båda utredningarna i detta dokument. I vänstra kolumnen anges konsekvenser för transport av farligt gods på väg och terräng, och i den högra kolumnen anges konsekvenser för farligt gods på järnväg. Där texten löper över hela sidan är konsekvenserna likartade för båda transportslagen.

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: Terminalvägen 14
Karlstad: Packhusallén 2
Sandö: Sandövägen 7
Revinge: Räddningsvägen 14

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

registrator@msb.se
www.msb.se

Org nr.
202100-5984

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

1 Bakgrund

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

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

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

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

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

1 Bakgrund

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

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

RID beslutas av RID:s expertgrupp inom OTIF (Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail). I det internationella regelverksarbetet inom OTIF representeras Sverige bland annat av MSB. Inför mötena inom OTIF samråder MSB kontinuerligt med berörda branschorganisationer och myndigheter genom samrådsmöten och andra mötesgrupperingar för att kunna lämna Sveriges ståndpunkt på de olika förslagen innan beslut fattas. Efter varje avslutat möte informerar MSB dels på webbsidan, msb.se, dels via mail till branschorganisationer och myndigheter resultatet av mötena.

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

IRU (International Road Transport Union), European Liquefied Petroleum Gas Association (AEGPL), OICA (International Organization of Motor Vehicle Manufacturers) och CEFIC (European Chemical Industry Council).

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

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

2. MSB:s förslag till föreskrifter

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

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

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

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

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

(International Union of Private Wagons) och CEFIC (European Chemical Industry Council).

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

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

2. MSB:s förslag till föreskrifter

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

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

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

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

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

på annat sätt. Sådana avsnitt är gråmarkerade och gäller inte som föreskrifter.

2.1 Ikraftträdande

MSB:s förslag till föreskrifter föreslås träda i kraft den 1 januari 2021, vilket överensstämmer med ikraftträdandet för de internationella och officiella utgåvorna av ADR (engelska, franska och ryska).

2.2 Förslag till inledande föreskrifter (ADR-S)

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

Här införs ändringar i paragraf 5 som handlar om kontroll genom behöriga organ. MSB föreslår att vissa avsnitt/delavsnitt i kapitel 6.1, 6.3, 6.5 och 6.6 läggs över på behörigt organ (RISE).

2.3 Övergångsbestämmelser

Övergångsbestämmelserna i de inledande föreskrifterna har ändrats efter vad FN har fastställt. Föreskrifterna föreslås träda i kraft den 1 januari 2021. De nu gällande föreskrifterna i MSBFS 2018:5 (ADR-S) får tillämpas under en övergångsperiod till och med den 30 juni 2021, om inget annat anges i bestämmelserna i ADR-S (2018:5).

2.4 Ändringar i bilagorna A, B och S

Nedan redovisas kortfattat ett urval av de ändringar av bilagorna A och B och S som bedöms vara av störst betydelse. Ändringarna redovisas kronologiskt från del 1 och framåt. Ändringar för radioaktiva ämnen (klass 7) presenteras separat och ligger sist.

2.1 Ikraftträdande

MSB:s förslag till föreskrifter föreslås träda i kraft den 1 januari 2021, vilket överensstämmer med ikraftträdandet för de internationella och officiella utgåvorna av RID (engelska, franska och tyska).

2.2 Förslag till inledande föreskrifter (RID-S)

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

Här införs ändringar i paragraf 5 som handlar om kontroll genom behöriga organ. MSB föreslår att vissa avsnitt/delavsnitt i kapitel 6.1, 6.3, 6.5 och 6.6 läggs över på behörigt organ (RISE).

2.3 Övergångsbestämmelser

Övergångsbestämmelserna i de inledande föreskrifterna har ändrats efter vad OTIF har fastställt. Föreskrifterna föreslås träda i kraft den 1 januari 2021. De nu gällande föreskrifterna i MSBFS 2018:6 (RID-S) får tillämpas under en övergångsperiod till och med den 30 juni 2021, om inget annat anges i bestämmelserna i RID-S (2018:6).

2.4 Ändringar i bilaga 1 och S

Nedan redovisas kortfattat ett urval av de ändringar av bilaga 1 och S som bedöms vara av störst betydelse. Ändringarna redovisas kronologiskt från del 1 och framåt. Ändringar för radioaktiva ämnen (klass 7) presenteras separat och ligger sist.

Del 1 Allmänna bestämmelser

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

Kapitel 1.1 – Giltighetsområde och tillämpning

I undantaget som finns i 1.1.3.2 (a) om transport av gaser, förtydligas vad som avses med 1 Nm³ (normalkubikmeter).

I bestämmelserna för s.k. ”värdeberäknad mängd” i 1.1.3.6 anges att bestämmelserna om transportskydd (kapitel 1.10) måste följas för de nya UN-numren 0512 och UN 0513 (sprängkapslar, elektroniska). I tabellen i 1.1.3.6.3 sker också vissa ändringar. Bland annat tillkommer det nya UN-numret för medicinskt avfall i kategori A (UN 3549) i transportkategori o.

I 1.1.4.4.3 om kombitrafik införs bestämmelser om hur märkning ska ske av släpvagnar som transporterar begränsad mängd (LQ) och som saknar dragfordon.

Kapitel 1.2 – Definitioner och måttenheter

I listan över definitioner i 1.2.1 revideras ett begränsat antal befintliga definitioner, däribland ”Användare av tankcontainer eller UN-tank” och ”SADT (Självaccelererande sönderfallstemperatur (Self-Accelerating Decomposition Temperature))”.

I listan över definitioner 1.2.1 införs en separat definition för ”Användare av cisternvagn”.

Kapitel 1.6 – Övergångsbestämmelser

I 1.6.1.1 införs den sedvanliga övergångsperioden på sex månader för tillämpningen av bilagorna A och B. Därmed är det tillåtet att använda nuvarande bestämmelser i MSBFS 2018:5 (ADR 2019), fram till och med den 30 juni 2021, om inget annat anges i bestämmelserna i **ADR 2019**.

I 1.6.1.1 införs den sedvanliga övergångsperioden på sex månader för tillämpningen av bilaga 1. Därmed är det tillåtet att använda nuvarande bestämmelser i MSBFS 2018:6 (RID 2019), fram till och med den 30 juni 2021, om inget annat anges i bestämmelserna i **RID 2019**.

I ADR tas övergångsbestämmelserna bort i delavsnitt 1.6.1.22, 1.6.1.30, 1.6.1.36, 1.6.1.47 och 1.6.5.21 eftersom det slutdatum som angivits nu har passerats. I RID gäller detta för delavsnitt 1.6.1.22, 1.6.1.30, 1.6.1.47, 1.6.3.3.2 och del av 1.6.3.27 (a). Detta innebär bland annat att äldre etiketter som uppfyllde de bestämmelser som gällde till och med den 31 december 2014 (ADR/RID 2013) inte får användas längre då sista användningsdatum var den 31 december 2019. Etiketter måste nu uppfylla de bestämmelserna i 5.2.2.2.1.1 som infördes den 1 januari 2015 (ADR/RID 2015).

Delavsnitt 1.6.1.44 som handlar om övergångsbestämmelser för säkerhetsrådgivare gråmarkeras, eftersom ~~den~~ det hänvisar till avsnitt 1.8.3 om säkerhetsrådgivare. Detta avsnitt i ADR-S och RID-S regleras istället av Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2015:9) säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods, eller författning som har trätt i dess ställe.

I 1.6.1.48 införs att förlagan för certifikatet om godkännande av fordon som utfärdats före 1 juli 2021 enligt de till och med den 31 december 2020 gällande bestämmelserna, får fortsätta att användas. Certifikatet i 9.1.3.5 har ändrats genom att ordet ”europeiska” har tagits bort i den inledande texten under rubriken. Detta är en följdändring av att benämningen på den internationella utgåvan av ADR ändras från ”European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road” till ”Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road”

I och med att 1.6.5.4 upphörde att gälla 31 mars 2020, så får bestämmelserna om tillverkning av EX/II-, EX/III-, FL- och AT-fordon i del 9 som gällde till den 31 december 2018 inte längre användas.

Kapitel 1.10 – Bestämmelser om transportskydd

Alla fyra nya UN-nummer är farligt gods med hög riskpotential och inkluderas i tabellen över farligt gods med hög riskpotential i 1.10.3.1.2 ~~införs tre nya UN-nummer~~. UN 0512 sprängkapslar (1.4B), 0513 sprängkapslar (1.4S) och UN 3549 smittförande avfall kategori A specificeras i tabellen. UN 0511 sprängkapslar (1.1B) inkluderas indirekt, eftersom alla ämnen och föremål som klassificeras som 1.1 är gods med hög riskpotential. Dessutom anges att explosiva ämnen och föremål i riskgrupp 1.6 (idag endast UN 0486 föremål, explosiva, extremt okänsliga) är gods med hög riskpotential. I 1.10.4, som handlar om transport av ”värdeberäknad mängd” i 1.1.3.6, införs UN 0512 och 0513.

Del 2 Klassificering

Del 2 innehåller bestämmelser om klassificering av ämnen och föremål.

Kapitel 2.1 – Allmänna bestämmelser

Ett nytt delavsnitt, 2.1.3.4.3, införs som förtydligar hur använda föremål, såsom transformatorer och kondensatorer, ska klassificeras beroende på vilka beståndsdelar som föremålen innehåller.

I 2.1.5 finns bestämmelser om klassificering av föremål som innehåller farligt gods. Här förtydligas att föremål med explosiva ämnen som har uteslutits från klass 1 enligt delavsnitt 2.2.1.1.8.2 omfattas av dessa bestämmelser.

Kapitel 2.2 – Särskilda bestämmelser för de enskilda klasserna

I delavsnittet 2.2.1.1.7.2 om tillordning av fyrverkerier i riskgrupper, införs att föremål som används för sceneffekter och som tillordnats UN 0431, inte behöver genomgå test enligt testserie 6 om de uppfyller kraven för 1.4G i tabellen för klassificering av fyrverkeriartiklar i 2.2.1.1.7.5. Behörig myndighet ska godkänna tillordningen.

I 2.2.1.1.8.2 införs en hänvisning till en metod i en ny standard, ISO 14451-2, som kan användas för att utföra det brandprov som i vissa fall krävs för att utesluta ett ämne eller föremål ur klass 1.

I ordlistan på benämningar i 2.2.1.4 införs en beskrivning av vad som menas med sprängkapslar, elektroniska (UN 0511, 0512, 0513).

I förteckningen i 2.2.52.4 över klassificerade organiska peroxider i förpackningar sker en förändring för di-(4-tert-butylcyklohexyl)peroxidikarbonat med koncentrationen ≤ 42 som pasta. UN-numret ändras från 3116 till 3118 och förpackningsmetoden ändras från OP7 till OP8.

För att kunna transportera avfall som har eller misstänks ha kontaminerats med virus i kategori A införs nya bestämmelser i avsnitt 2.2.62. Detta innebär bland annat att ett helt nytt UN-nummer, UN 3549, "MEDICINSKT AVFALL, KATEGORI A, SOM PÅVERKAR MÄNNISKOR, fast" eller "MEDICINSKT AVFALL, KATEGORI A, SOM endast PÅVERKAR DJUR, fast" har tagits fram tillsammans med bestämmelser om hur detta avfall ska förpackas på ett säkert sätt. Två helt nya förpackningsinstruktioner, P622 och LP622, införs för detta UN-nummer i kapitel 4.1. UN 3549 får endast användas för fast medicinskt avfall i kategori A som transporteras för bortskaffande och det får inte användas för avfall från biologisk forskning eller för avfall i flytande form, (se 1.1.3.6.2, 1.10.3.1.2, 3.2, SP395, 2.2.62.1.3, 2.2.62.1.4, 2.2.62.1.5.9, 2.2.62.1.11.1, 2.2.62.3, P622 och LP622).

Delavsnitt 2.2.8.1.5 handlar om inplacering av frätande ämnen och blandningar i förpackningsgrupper. Här sker vissa förtydligande angående vilken förpackningsgrupp som ska användas för testresultaten från *in vitro*-tester.

Kapitel 2.3 – Testmetoder

Avsnitt 2.3.2 reglerar tester för blandningar av nitrerad cellulosa, vilka tidigare endast har omfattat klass 4.1 (UN 2555, 2556, 2557). Nu införs dessa tester även för nitrerad cellulosa i klass 1 (UN 0340, 0341, 0342, 0344). Vidare anges att Bergmann-Junk-testet eller metylviolettpapperstestet i bilaga 10 i testhandboken (SP393, SP394) ska genomföras för alla dessa UN-nummer.

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

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

I 3.1.2.8.1.4 införs förändringar gällande komplettering av teknisk benämning för UN 3077 miljöfarligt ämne, fast n.o.s. och UN 3082 miljöfarligt ämne, flytande n.o.s. Den tekniska benämningen får vara ett namn som anges med versaler i förteckningen i del 3 (dvs. den officiella transportbenämningen). Namnet får inte vara ett n.o.s.-namn eller ha tillordnats SP 274. Nedan ges exempel på tillåtna benämningar:

UN 3082 MILJÖFARLIGT ÄMNE, FLYTANDE, N.O.S. (FÄRG)

UN 3082 MILJÖFARLIGT ÄMNE, FLYTANDE, N.O.S. (PARYMPRODUKTER)

Kapitel 3.2 – Förteckning över farligt gods (tabell A)

I tabell A införs fyra nya UN-nummer (UN 0511, 0512, 0513, 3549). Dessutom görs ett antal ändringar för enskilda UN-nummer såsom benämningar, beskrivningar, klassificeringar, särbestämmelser, förpackningssätt och tunnelkoder.

Kapitel 3.3 – Särbestämmelser för vissa ämnen eller föremål

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

Ändringar i följande särbestämmelser kan nämnas särskilt:

Särbestämmelse 309

Förändringar har skett i provningsutförandet för klassificering av ammoniumnitratemulsioner, -suspensioner och -geler som ANE i klass 5.1 – Testserie 8 i FN:s Testmanual. Dessa innebär att det införts ett alternativt förfarande för ämnen som ger positivt resultat i test 8(c) (dvs. som inte klarar testet) så att dessa ändå kan få klassificeras som ANE under vissa villkor. Detta föranleder i sin tur förändring av ordalydelsen i särbestämmelse 309. Ämnen som klarat testerna 8(a), (b) och (c) (dvs. uppvisat negativa resultat) klassificeras som ANE i klass 5.1 precis som tidigare.

Särbestämmelse 327

Det införs att engångsbehållare för gas får transporteras som avfall med bestämmelser motsvarande de som redan finns för aerosoler. Förbrukade engångsbehållare för gas som varit fyllda med icke brandfarliga, icke giftiga gaser i klass 2, grupp A eller O och som har punkterats, omfattas inte av ADR/RID (se även p003, PP96, LP200, L2).

Särbestämmelse 390

Nya bestämmelser införs för att förtydliga vad som gäller beträffande kollmärkning och dokumentation när ett kolli innehåller en kombination av litiumbatterier i utrustning och litiumbatterier förpackade med utrustning. I förpackningsinstruktion P903 (5) införs bestämmelser för hur batterierna och utrustningen med batterier i ett kolli ska förpackas.

Särbestämmelse 675

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

Del 4 Användning av förpackningar och tankar

Del 4 innehåller bestämmelser om användning av förpackningar och tankar.

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

I 4.1.1.3.2 förtydligas att en och samma förpackning kan typprovas och godkännas som flera konstruktionstyper, t.ex. både som en IBC-behållare och som en storförpackning. I dessa fall påförs märkning för båda typpgodkännandena på förpackningen (se även 6.1.3.14, 6.5.2.1.3, 6.6.3.4).

P200

I tabell 2 för kondenserade och lösta gaser ändras LC₅₀-värdena för UN 1859, 2188, 2202, 2534 och 2676 där samtliga värden höjs. Dessutom sker vissa ändringar av standarder som anges i förpackningsinstruktionen.

P206

I PP97 för ämnen som används i släcksystem och klassificeras som UN 3500 införs att längsta tillåtna kontrollintervall för återkommande kontroll av tryckkärlen är 10 år. Ämnena får transporteras i storflaskor med en vattenvolym på högst 450 l och som uppfyller tillämpliga bestämmelser i kapitel 6.2.

P301

Då den officiella transportbenämningen för UN 3363 ändras till att inkludera föremål, sker motsvarande ändring i denna särbestämmelse som är kopplad till UN 3363 (se även 2.2.9.3, 3.2 och P907).

P801

Instruktionen för batterier som klassificeras som UN 2794, 2795, 2800 och 3028 revideras bland annat eftersom tidigare instruktion inte beaktade att batterier kan vara skadade och läcka elektrolyt. I och med att P801 revideras tas förpackningsinstruktion P801a bort.

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

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

Ett nytt delavsnitt 4.2.3.7.3 införs. Här anges att hålltiden (den tid en tank för kyllda kondenserade gaser är garanterad att hålla rätt temperatur) ska anges i godsdeklarationen för UN-tankar. Detta krävs redan idag för cisternvagnar och tankcontainerar (5.4.1.2.2 (d)).

I 4.2.5.3 och TP19, som gäller för UN 1017, klor och UN 1079, svaveldioxid, införs ett förtydligande. Det klarläggs nu att det är vid tiden för tillverkning av UN-tanken som den minsta godstjockleken ska ökas med 3 mm som marginal mot korrosion.

Del 5 Bestämmelser för avsändning

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

Kapitel 5.2 – Märkning och etikettering

De mått som anges i 5.2.1.9.2 för märket som ska finnas på kollin när litiumbatterier transporteras enligt särbestämmelse 188 minskas. De ska ha samma dimensioner som andra etiketter och märkningar dvs. 100 mm x 100 mm.

Kapitel 5.3 – Storetiketter och märkning

I 5.3.2.3.2 införs ett nytt farlighetsnummer, 836 frätande eller svagt frätande ämne, brandfarligt (flampunkt minst 23 °C och högst 60 °C) och giftigt. UN 2683, ammoniumsulfidlösning, har nu tilldelats detta farlighetsnummer istället för 86.

Kapitel 5.4 – Dokumentation

Enligt 5.4.1.1.1 (k) ska det i godsdeklarationen finnas uppgifter om restriktionskoden för tunnlarna om transport sker genom en tunnel. Ämnen som inte har någon restriktionskod för tunnlarna har ”(-)” i kolumn 15 i tabell A. Det införs nu att även ”(-)” ska anges i godsdeklarationen.

Kapitel 5.5 – Särskilda bestämmelser

Det sker flera ändringar i avsnitt 5.5.3. Bland annat införs en anmärkning som innebär att bestämmelserna om kylning och konditionering utökas till att omfatta användning av skyddsmedium, dvs. ämnen med kvävande egenskaper som används för att t.ex. minska risken för explosion och

bildande av surt damm. I och med denna ändring så sker även vissa förändringar i varningsmärket för fordon och containrar i 5.5.3.6.2. Dessutom förtydligas bestämmelserna för transport av torris (UN 1845).

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

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

Kapitel 6.1 - Bestämmelser för tillverkning och provning av förpackningar

I 6.1.3.1 (e) och 6.5.2.2.4 förtydligas bestämmelserna om tillverkningsdatum för plastförpackningar och innerbehållaren för IBC-behållare. Tillverkningsåret i typgodkännandemärkningen kan numreras bort om den ”klocka” som ibland används för att markera tillverkningsår och månad placeras nära typgodkännandemärkningen.

För fat av aluminium införs ett nytt delavsnitt, 6.1.4.2.6, och för fat av metall annan än stål och aluminium införs 6.1.4.3.6. Här anges att om de material som används till mantel, gavlar, förslutningar och utrustningsdetaljer inte är tåliga mot de ämnen som ska transporteras, ska fatets insida förses med ändamålsenlig skyddsbeläggning eller ytbehandling.

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

I 6.2.2.1.1 och 6.2.2.1.2 införs en anmärkning till standard ISO 11119-3:2002 och ISO 1119-3:2013 som anger att de inte får användas för gasflaskor av kompositmaterial utan liner och som är tillverkade av två delar som sammanfogats.

I 6.2.2.1.1 införs även en ny standard, ISO 11119-4:2016, för återfyllningsbara gasflaskor av kompositmaterial med en kapacitet upp till och med 150 liter.

I 6.2.2.1.3 införs två nya standarder för materialet i UN-gasflaskor för acetylen; ISO 4706:2008 för återfyllningsbara stålflaskor och ISO 7866:2012 + Cor 1:2014 för återfyllningsbara sömlösa gasflaskor av aluminiumlegeringar.

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

Det sker en viss ändring 6.2.3.5.1 i anmärkning 3 för icke UN-tryckkärl angående den ultraljudskontroll som utförs enligt EN ISO 1819:2018. Det införs övergångsbestämmelser i 1.6.2.16 som anger att de bestämmelser om ultraljudskontroll som gällde till och med den 31 december 2020 (ADR/RID 2019 version) får användas till och med den 31 december 2022.

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

I 6.2.5, 6.8.2.7 och 6.8.3.7 införs att om en ny standard kan användas, ska behörig myndighet återkalla sitt godkännande av motsvarande godtagna tekniska norm. En övergångsperiod finns och den gäller fram till ikraftträdandet av nästa utgåva av ADR/RID 2023.

I 6.2.6.1.5 sker förändringar i avsnittet om konstruktion och tillverkning av aerosolbehållare. Det sker förändringar i bestämmelserna om det invändiga trycket hos behållarna.

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

Kravet på minsta vägg tjocklek som anges i mm för IBC-behållare av metall med en volym under 1500 l har tagits bort i 6.5.5.1.6.

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

Det införs bestämmelser i 6.7.2.19.6.2, 6.7.3.15.6.2 och 6.7.4.14.6.2 för UN-tankar som inte har genomgått återkommande kontroll och provning inom angiven tid. Dessa får endast fyllas och överlämnas för transport efter att en ny femårsvis återkommande kontroll och provning har genomförts.

I 6.7.3.4.2 införs ett förtydligande om bestämmelserna om minsta godstjocklek att eventuella särbestämmelser för UN-tankar måste beaktas.

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 anmärkning 3 i 6.8.2.1.18 införs ändringar för tankskal som har icke cirkulära tvärsnitt. På FN:s webbsida presenteras riktlinjer för hur tillämpningar av fotnoten ska ske.

<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/dgwp15ac1/ECE-TRANS-WP15-AC1-2019-39e.pdf>

I 6.8.2.1.23 och 6.8.2.3.1 omformuleras viss text för att minska risken för att texten tolkas på olika sätt.

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

Kapitel 6.9 – Bestämmelser för konstruktion, tillverkning, utrustning, typgodkännande, kontroll, provning samt märkning av fasta tankar (tankfordon), avmonterbara tankar, tankcontainerar och växeltankar av fiberarmerad plast

I 6.9.6.1 införs ett tillägg om märkning av tankar av fiberarmerad plast. I tankkodens andra del ska det högsta tillåtna kalkyltrycket anges för de ämnen som är tillåtna för transport enligt certifikatet om godkännande. I 1.6.3.100 finns övergångsbestämmelser som anger att tankar som är tillverkade före

den 1 juli 2021 och är märkta med tankkod enligt bestämmelserna i 2019 års utgåva av ADR/RID 2019, får fortsätta att vara märkta med den äldre märkningen fram till den nästa återkommande kontroll som sker efter den 1 juli 2021.

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

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

Del 7 Bestämmelser för transport, lastning, lossning och hantering

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

Kapitel 7.1 – Allmänna bestämmelser och särbestämmelser för temperaturkontroll

I 6.11.4.1 samt 7.1.3 ändras hänvisningen från UIC-normblad till att istället referera till IRS-dokument (International Railway Solution).

Del 8 Bestämmelser för fordonsbesättning, utrustning, drift och dokumentation

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

Kapitel 8.5 – Tilläggsbestämmelser för särskilda klasser eller ämnen

I S1(6), S16, S21 sker förtydligande vad som avses i de fall särbestämmelserna anger att lasten alltid ska övervakas. Nu preciseras att denna övervakning ska ske i enlighet med skyddsplanen i 1.10.3.2 i de fall bestämmelserna om hög riskpotential är tillämpliga. Dessa bestämmelser gäller i tillägg till kravet om övervakning i kapitel 8.4.

Del 9 Bestämmelser för tillverkning och godkännande av fordon

Del 9 innehåller bestämmelser om tillverkning och godkännande av fordon.

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

I 9.1.3.4 anges att nästa godkännandeperiod ska utgå från senast angivna utgångsdatum om den tekniska kontrollen utförs inom en månad före eller efter det datumet. Det tillkommer en förändring som klargör att fordon inte får användas efter certifikatets giltighetsdatum.

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

De övergångsbestämmelser som finns i avsnitt 10.1.1.1 respektive 10.1.1.2 som gäller för äldre tankar och batterifordon, upphör att gälla den 31 december 2020. Detta innebär att tankar som är tillverkade från och med den 1 januari 1987 och godkända för inrikes transport senast den 30 juni 1999 i enlighet med marginalnummer 211 127 (4) i ADR som gällde från den 1 oktober 1978 vad beträffar väggtjocklek och skydd mot skada, samt enligt övriga villkor i 10.1.1, inte får

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.

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

Kapitel 10.5 – Övervakning av vagn

Bestämmelserna i kapitel 10.5, som delvis hänvisar till ADR-S, innehåller krav på övervakning av uppställda vagnar som gäller om godset har tilldelats en viss särbestämmelse i kapitel 8.5 i ADR-S och om den lastade mängden kräver övervakning enligt särbestämmelserna. I tre av dessa särbestämmelser, S1, S16 och S21, ställer ADR-S ett ovillkorligt krav på övervakning. Godset som avses i särbestämmelserna är explosiva ämnen och föremål, vissa organiska peroxider och

användas för transport av farligt gods efter den 31 december 2020.

Även bestämmelserna i 10.1.1.3 upphör att gälla den 31 december 2020. Tankar och batterifordon som används med stöd av denna nationella avvikelse får därmed inte användas för transport av farligt gods efter den 31 december 2020.

Vidare upphör övergångsbestämmelserna i 10.1.1.4 och 10.1.1.5 att gälla den 31 december 2020. Övergångsbestämmelser berör slamsugartankar tillverkade dels före den 1 juli 1999, dels före den 1 januari 2003.

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

Del 18 Särskilda undantag från tillämpningen av denna författning

Kapitel 18.4 – Multilaterala avtal

Tabellen i detta kapitel uppdateras och kommer att innehålla de avtal som Sverige har undertecknat fram till och med den 11³⁰ november 2020. För att få aktuell information om giltiga multilaterala avtal eller för vilka avtal som giltigheten har löpt ut efter detta datum hänvisar MSB till www.msb.se/farligtgoods. Multilaterala avtal ger möjlighet till avsteg från bestämmelserna i ADR enbart i de länder som undertecknat avtalen.

självreaktiva ämnen, samt radioaktiva ämnen. Kravet har nu förtydligats i ADR-S i betydelsen att det gäller för ämnen som definieras som farligt gods med hög riskpotential i avsnitt 1.10.3 och att övervakning då ska ske i enlighet med den skyddsplan som ska upprättas av företaget. Eftersom kapitel 10.5 i RID-S hänvisar till särbestämmelserna om övervakning i ADR-S har texten i 10.5 ändrats för att harmonisera med ADR-S (se även vänster kolumn under ADR-S, kapitel 8.5). Vidare har lydelsen i första stycket i 10.5 förenklats.

Del 18 Särskilda undantag från tillämpningen av denna författning

Kapitel 18.2 – Multilaterala avtal

Tabellen i detta kapitel uppdateras och kommer att innehålla eventuella avtal som Sverige har undertecknat fram till och med den 11³⁰ november 2020. För att få aktuell information om giltiga multilaterala avtal eller för vilka avtal som giltigheten har löpt ut efter detta datum hänvisar MSB till www.msb.se/farligtgoods. Multilaterala avtal ger möjlighet till avsteg från bestämmelserna i RID enbart i de länder som undertecknat avtalen. ~~I dagsläget finns inga avtal som undertecknats för transport på järnväg som kommer att gälla efter den 31 december 2020.~~

Del 20 Utbildning av förare som transporterar farligt gods

Kapitel 20.5 – Rutiner för examination och prov

Det föreslås att en far- eller morförälder kan fastställa identiteten för en förare som ska genomföra examinationen. På så sätt harmonieras denna föreskrift med föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:41) om förarprov, gemensamma bestämmelser (TSFS 2020:9).

Dessutom förtydligas att avgiften för prov ~~även~~ ska betalas **även** om föraren inte har genomfört provet på grund av att det funnits hinder för prov enligt 20.5.8 eller om provtiden har avbeställts senare än 24 timmar innan provet, vilket är en anpassning till Transportstyrelsens föreskrifter. I reglerna om återbetalning föreskrivs vidare att avgiften för prov och intyg också kan återbetalas om föraren kan visa att han eller hon har uteblivit från provet på grund av annan liknande omständighet än sjukdom som MSB bedömer vara av liknande betydelse eller karaktär.

Utbildning som föraren har genomgått och som har registrerats i databasen ADRUTB har som praxis varit giltig i fyra månader för att genomföra prov. Inom denna period ska föraren ha avlagt prov med godkänt resultat. **I annat fall behöver föraren** därefter ~~behöver föraren~~ genomgå ny utbildning **och avlägga prov**. Om förarens intyg om förarutbildning (ADR-intyg) upphör att gälla innan denna fyramånadersperiod löper ut, upphör även giltigheten för en repetitionsutbildning vid samma datum. I 20.5.9 framgår nu denna giltighetsperiod och av 20.5.8 framgår också att ogiltig utbildning utgör hinder för att genomföra prov.

Slutligen ~~föreslås~~ **införs** att MSB får besluta om förlängd giltighetstid av utbildning i de fall extraordinära händelser i samhället sker.

Ändringar gällande radioaktiva ämnen i klass 7 i ADR-S/RID-S

De ändringar som gäller radioaktiva ämnen, klass 7, är i stort sett harmoniseringar med de bestämmelser som finns i IAEA:s regelverk SSR-6, Rev.1 (IAEA Regulations for the Safe Transport of Radioactive Material).

Vissa uppdateringar av referenser görs och några av definitionerna i kapitel 1.2 revideras. Bland annat ersätts termen ”Strålningsnivå” med ”Dosrat”.

I bestämmelserna införs en ny kategori för ytkontaminerade föremål, SCO-III, som UN 2913 nu har kompletterats med (se bl.a. tabell A). Till den nya kategorin SCO-III följer även några specifika bestämmelser såsom bestämning av grupp (2.2.7.2.3.2), villkor för transport av oförpackat SCO-III (4.1.9.2.4), ansökan om förflyttningsgodkännande (6.4.23.2.1) och bestämmelser gällande överskridande av aktivitetsgränser i CV33 (2)/CW33 (2) (avsnitt 7.5.11).

Det kan även nämnas att tabellen i 2.2.7.2.2.1 kompletteras med följande radionuklider; Ba-135m (under Barium (56)), Ge-69 (under Germanium (32)), Ir-193 (under Iridium (77)), Ni-57 (under Nickel (28)), Sr-83 (under Strontium (38)), Tb-149 och TB-161 (under Terbium (6556)).

Eftersom ändringarna är en harmonisering med de bestämmelser som redan finns i det internationella atomenergiorganets (IAEA) internationella transportbestämmelserna för radioaktivt material, förutses inte ändringarna medföra några negativa konsekvenser för någon aktör som omfattas av bestämmelserna.

3 Bestämmelsernas effekt

Nedan följer en beskrivning av vilka konsekvenser de föreslagna ändringarna, som redovisas under punkt 2.4 (sid 5) och 2.5 (sid 14) i denna utredning, kan komma att få på de verksamheter som berörs. Ändringarna som anges under punkt 2.4 berör bilagorna A, B och 1 i ADR-S/RID-S och punkt 2.5 rör bilaga S i ADR-S/RID-S (nationella bestämmelser). Beskrivningen utgår i stort från de frågeställningar som anges i förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Notera att konsekvenserna gäller både ADR-S och RID-S.

3.1 Problembeskrivning

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

Samtidigt har MSB ändrat vissa av bestämmelserna i bilaga S till ADR-S och RID-S, det vill säga de bestämmelser som endast gäller för inrikes transporter i Sverige och har godkänts av EU-kommissionen. Dessutom föreslås ändringar i paragraf 5 i de inledande föreskrifterna som handlar om kontroll genom behöriga organ.

3.2 Alternativa lösningar

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

De enda möjligheter till alternativa lösningar är de bestämmelser som anges i bilaga S. Dessa alternativa lösningar måste rymmas inom de ramar som direktiv 2008/68/EG anger och godkännas av EU-kommissionen i en särskild procedur. **Bestämmelserna är godkända under en 6-årsperiod och måste sedan förnyas.** Syftet är att minimera antalet nationella avvikelser (**bestämmelser**) gentemot de internationella bestämmelserna. Bilaga S innehåller samtliga avvikelser som godkänts och som gäller vid inrikes transport inom Sverige. Dessa avvikelser modifierar eller kompletterar bilagorna A och B (ADR) och bilaga I (RID). Sverige har ingen möjlighet att föreskriva om ytterligare avvikelser **utan att först få dessa godkända av EU.**

Ändringarna som föreslås i Bilaga S i ADR-S/RID-S redovisas under punkt 2.5 (sid 14) och information ges även under punkt 3.3, specifikt för bilaga S (sid 19) i denna utredning. Om inte dessa ändringar i bilaga S genomförs, kan detta bland annat innebära att säkerheten sänks då äldre tankar inte har kontrollerats på samma sätt som nyare tankar. Dessutom kan de tillfälliga bestämmelserna som gäller tillsammans med andra länder och som anges i olika multilaterala avtal inte heller användas.

3.3 Vilka berörs av förslaget

Föreslagna föreskrifter berör verksamheter och aktörer i Sverige som är delaktiga i transport av farligt gods. Hit räknas bland annat avsändare, mottagare, tillverkare av tankar och förpackningar samt transportörer. MSB har ingen möjlighet att uppskatta det totala antalet som berörs, eftersom det generellt inte förekommer någon anmälnings- eller tillståndsplikt för den som transporterar eller avsänder farligt gods. Föreslagna föreskrifter berör till viss del även de myndigheter som utövar tillsyn över transport av farligt gods på väg respektive järnväg, vilka utpekats i 10 § i förordningen (2006:311) om transport av farligt gods.

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

Omkring 3400 företag (med olika organisationsnummer) har idag säkerhetsrådgivare och berörs av de reviderade föreskrifterna. Förutom dessa finns företag som transporterar farligt gods enligt något undantag i ADR-S/RID-S där kravet på säkerhetsrådgivare inte finns, men de kan likväl beröras av ändrade föreskrifter. Det finns dessutom ett mörkertal avseende företag som inte har anmält säkerhetsrådgivare till MSB trots att de omfattas av bestämmelserna.

I dagsläget finns 263 utbildningsanordnare i Sverige som är godkända av MSB för att bedriva förarutbildning. Anordnarna har i sin tur 1-32 anställda lärare. Största anordnaren är försvarsmakten som har totalt cirka 22700 anställda. Alla dessa personer arbetar inte med farligt gods utan endast ett

fåtal. De flesta förare som transporterar farligt gods i vägfordon måste genomgå utbildning med tillhörande prov. I dag finns ca 56400 förare (registrerade ADR-intyg) som har avlagt godkänt prov. Alla dessa förare berörs inte av förslaget eftersom alla inte arbetar med att transportera farligt gods.

Åkerinäringen i Sverige består av cirka 10 000 åkeriföretag varav drygt 5000 är medlemmar i Sveriges Åkeriföretag. Sveriges Åkeriföretag uppskattar grovt att ca 1500 åkerier är inblandade i transport av farligt gods. Det finns ingen information om hur många åkerier som är registrerade utanför Sveriges gränser som utövar yrkesmässiga inrikes godstransporter, s.k. cabotage. Enligt en grov uppskattning från Sveriges Åkeriföretag har företagen som transporterar farligt gods mellan 1-200 anställda och antalet fordon hos åkerierna är mellan ca 1-100 stycken. Vissa företag tar i sin tur hjälp av bemanningsföretag som hyr in bilar och åkare vilket innebär att information inte kan fås fram.

Branschorganet IKEM (Innovations- och kemiindustrierna i Sverige) har 1400 medlemsföretag med 77 000 medarbetare inom kemi-, plast- och materialbranscherna. IKEM uppskattar grovt att runt 1100 medarbetare är inblandade i transport av farligt gods. IKEM företräder såväl svenska som utlandsägda företag.

Transportindustriförbundet är ett branschförbund som organiserar godstransport- och logistikföretag i Sverige och har 107 medlemsföretag. Av dessa är cirka hälften inblandade i transport av farligt gods. De 4-5 största medlemsföretagen har ca 3000 anställda vardera på sina terminaler.

Transportindustriförbundet uppskattar att de minsta medlemsföretagen har ett hundratal anställda. Dessutom har medlemsföretagen (speditörerna) underleverantörer i form av åkerier. För information om dessa företag hänvisas till stycket ovan angående information om Sveriges Åkeriföretag.

Antalet privatpersoner som på något sätt kan beröras av bestämmelserna bör uppskattningsvis vara ca 6,5 miljoner. I Sverige fanns år 2019 6,5 miljoner nationellt utfärdade B-körkort (personbil och lätt lastbil). Förutom dessa berörs även privatpersoner som har körkort utfärdade i annat land. Antalet körkort utfärdade i annat land finns det ingen uppgift på.

Specifikt för Bilaga S, ADR-S

Avsnitt 10.1.1

Vid den remiss som skickades ut inför 2015 års utgåva av ADR-S, informerade MSB om att övergångsbestämmelserna i avsnitt 10.1.1 kommer att tas bort efter den 31 december 2020. Inga remissvar inkom som berörde införandet av slutdatum i 10.1.1. Även vid remitteringen av den föregående utgåvan av ADR-S, d.v.s. redan inför 2013 års utgåva av ADR-S, informerade MSB om att myndigheten planerade att införa ett slutdatum i 2015 års utgåva. Inte heller då inkom några synpunkter gällande detta.

Övergångsbestämmelserna består av nationella lättnader och berör vissa äldre tankar, batterifordon och slamsugartankar. Slutdatumet innebär att dessa tankar och fordon inte får användas för transport av farligt gods efter den 31 december 2020. Den primära orsaken till utfasningen av dessa äldre tankar och fordon är säkerhetsaspekten, där dessa tankar inte har kontrollerats på samma sätt som nyare tankar och fordon inför tillverkningsgodkännandet. Det kan inte säkerställas att svetsarna på tankar röntgats för att utesluta förekomsten av invändiga sprickor eller porer.

Inför införandet av ett slutdatum i 10.1.1 i 2015 års utgåva av ADR-S, undersökte MSB i vilken omfattning övergångsbestämmelserna tillämpades. MSB fick då en uppskattning från de svenska kontrollorganen över hur många tankar som kan omfattas av dessa nationella lättnader. Vid denna tidpunkt, dvs. under perioden 2013-2014, uppskattades att antalet berörda tankar understeg 10

stycken och antalet slamsugartankar bedömdes uppgå till mellan 20-25 fordon. Denna uppskattning vad gäller antalet tankar har dock förändrats under de senaste två åren, och kontrollorganen bedömer nu att ~~enka~~ **högst 98** sådana tankar kan beröras.

Vad gäller slamsugare i 10.1.1.4 respektive 10.1.1.5 görs bedömningen att 26-41 fordon kan beröras.

~~Enligt uppgift har många av de aktörer som tillämnat lättnaderna i del 10 anpassat sig till det faktum att dessa tankar inte får användas efter 2020, och investerat i tankar som uppfyller gällande krav i ADR.~~

Kostnaderna för en ny tank varierar och kan ligga mellan 140 000 – 240 000 Euro, **(1 480 000 – 2 540 000 kr)** beroende på storlek, antal axlar och utrustning. Det finns även ett utbud av godkända tankar och tankfordon på begagnatmarknaden för vilka kostnaden är betydligt lägre än för nya tankar och tankfordon.

Ny kompletterande information, september 2020

Sedan privatiseringen av bilprovningen 2010 är uppgifter gällande ägare av godkända tankfordon spridda på samtliga besiktningsstationer. MSB har efterfrågat statistik över ägare av dessa tankfordon, men på grund av att det efter 2010 inte finns något gemensamt system för besiktningsorganen, och inte heller för kontrollorganen, har såväl besiktningsorgan som kontrollorgan svårighet att få fram detaljerade uppgifter.

MSB har gjort en rundringning till säkerhetsrådgivare. Med hjälp av deras uppgifter har i nuläget 35 berörda tankar fördelade på 22 företag lokaliserats. Ytterligare ca 20 berörda tankar tillhör Försvarsmakten. Försvarsmakten har uppgett att en anpassning till de kommande bestämmelserna har påbörjats sedan länge och att samtliga tankar planeras att bytas ut innan årets slut. Bland de 45 tankar som hittills inte har lokaliserats finns ett okänt antal tankar som har ställts av under den period som uppgiften på totalt 98 tankar täcker (dvs. 1 januari 2017 - 2020-06-02) och som därför inte går att spåra. Det finns även ett antal kemtankar och några som transporterar explosiva ämnen som är inräknade i de 98 tankarna.

Enligt uppgift har flertalet av de aktörer som tillämnat lättnaderna i del 10 anpassat sig till det faktum att dessa tankar inte får användas efter 2020. I flera fall har investering gjorts i tankar som uppfyller gällande krav i ADR och i andra fall har man, trots utfasningen av den gamla tanken, en befintlig fordonsflotta som räcker till för de leveranser som företaget beräknar att de kommer att ha. Det finns också företag som har fasat ut tankarna p.g.a. att företaget själva har ansett att tankfordonet inte längre är i tillräckligt bra skick.

Avsnitt 10.1.5 - tillsatsbromsar

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

Specifikt för Bilaga S, RID-S

Bestämmelserna i kapitel 10.5 i RID-S gäller för vissa ämnen som enligt ADR-S har tilldelats en särbestämmelse om övervakning. Tre av dessa särbestämmelser innehåller ett ovillkorligt krav på övervakning. De fyra ämnen som tilldelats S16, dvs. UN 3111 och UN 3112 som är organiska peroxider och UN 3231 och UN 3232 som är självreaktiva ämnen, är dock inte tillåtna för transport på järnväg och bestämmelserna får av den anledningen ingen effekt i RID-S. För de ämnen som tilldelats S1 (explosiva ämnen och föremål) respektive S21 (radioaktiva ämnen) ska dock övervakning alltid ske

enligt ADR-S. Texten i bilaga S har därför harmoniserats för att kravet på övervakning även ska gälla vid nationell transport på järnväg.

3.4 Överensstämmelse med reglering enligt Europeiska unionen

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

3.5 Andra kostnader

Med ~~viss~~ undantag för den separata redovisning som anges för äldre tankar i bilaga S i ADR-S (avsnitt 10.1.1) som redovisas i denna utredning under punkt 2.5 (sid14) och under punkt 3.3, specifikt för bilaga S (sid 19), har MSB ingen möjlighet att uppskatta kostnader som uppstår pga ändringarna i bilagorna A, B, 1 och S ~~de föreslagna föreskrifterna medför~~. Det ~~da det~~ är inte är känt

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

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

3.6 Tidsåtgång och administrativa kostnader

MSB bedömer att ett utbildnings- eller informationsbehov motsvarande 1-6 timmar kan behövas för personer som dagligen hanterar bestämmelserna i ADR-S/RID-S oavsett företagens 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 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 5-10 timmar krävs för säkerhetsrådgivarnas inläring. Antalet företag (med olika organisationsnummer) med utsedd säkerhetsrådgivare är ca 3400 och antalet godkända säkerhetsrådgivare uppskattas till ca 530 st.

I dagsläget finns cirka 263 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 1,5 arbetsdagar för att sätta sig in i de reviderade föreskrifterna. Inom polisen kan det röra sig om 100-150 personer och för Kustbevakningen ca 20-30 personer. Tillsynen av järnvägstransporter utförs av Transportstyrelsen och där omfattas endast ett fåtal personer. För Strålsäkerhetsmyndigheten uppskattas ett uppdateringsbehov på 1,5 arbetsdagar och det är 4 personer som berörs.

Den tidsåtgång som kan uppstå genom ändringarna som föreslås i bilaga S i ADR-S för de äldre tankarna (avsnitt 10.1.1) som redovisas i denna utredning under punkt 2.5 (sid 14) och under punkt 3.3, specifikt för bilaga S (sid 19), uppskattas till i genomsnitt 8 timmar per tank. Detta innebär en administrativ lönekostnad motsvarande antalet timmar. MSB har svårt att uppskatta i kronor vad

detta kan tänkas bli, då lönekostnaden är företagsspecifik. Utöver dessa kostnader tillkommer kostnader i samband med besiktning.

Med de tillgängliga uppgifterna från säkerhetsrådgivare som grund, berörs i genomsnitt 1,66 tankar per företag och ca 20 tankar hos försvarsmakten av ändringen. Ytterligare tankar berörs (färre än 45 stycken, se under rubriken "Specifikt för Bilaga S, ADR-S", sidan 20), men vilka i dagsläget inte har kunnat återsökas.

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

3.7 Informationsinsatser

Inför de internationella mötena inom FN samråder MSB kontinuerligt med berörda branschorganisationer och myndigheter genom samrådsmöten, andra mötesgrupperingar och specifika informationsutbyten för att kunna lämna Sveriges ståndpunkt på de olika förslagen om ändringar innan beslut fattas. Efter varje avslutat möte informerar MSB dels på hemsidan dels via riktad information till branschorganisationer och myndigheter resultatet av mötena. I ljuset av detta samt att de gällande föreskrifterna ADR-S och RID-S 2019 får tillämpas under en övergångsperiod till och med den 30 juni 2021 bedömer MSB att företagen har möjlighet att skaffa sig kunskap om kommande ändringar i god tid.

MSB bedömer att ett visst informationsbehov finns trots de samråd 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 en informationsträff under första halvåret 2021 i syfte att informera om de ändringar som införts i föreskrifterna. Dessutom kommer MSB att informera Polismyndigheten och Kustbevakningen i början av 2021 om de nya ändringarna som är relevanta för deras verksamhet.

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

3.8 Konkurrensförhållanden

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

De föreslagna ändringarna som redovisas under punkt 2.4 (sid 5) för bilagorna A, B och 1 i ADR-S och RID-S ~~Föreskrifterna~~ kan medföra en större arbetsbörda för små företag för att tillgodogöra sig de nya ändringarna, men bedöms inte innebära någon snedvriden konkurrens.

De ändringar som föreslås för Bilaga S i ADR-S och RID-S och som redovisas under punkt 2.5 (sid14) och under punkt 3.3, specifikt för bilaga S i ADR-S (sid 19) i denna utredning bedöms varken hämma eller främja konkurrensen.

3.9 Reglernas övriga påverkan

I nuvarande förslag till föreskrifter införs inga ändringar som bedöms innebära betydande lättnader från bestämmelserna för små eller stora företag. Förslaget leder inte till någon ytterligare påverkan på berörda företag än den som redan har redovisats.

3.10 Konsekvenser för små företag

Bestämmelser i de båda föreslagna författningarna gäller för samtliga företag som avsänder, transporterar eller på något annat sätt medverkar i en transport av farligt gods på väg, i terräng eller på järnväg. Föreskrifterna kan, proportionellt sett för små företag, medföra en högre arbetsbörda för att tillgodogöra sig de nya ändringarna. Beroende på ADR-överenskommelsens och direktivets utformning och föredraget om internationell järnvägstrafik är det emellertid inte möjligt tillåtet att införa särregler för dessa företag. Enligt artikel 6 i direktiv 2008/68/EG anges att undantag endast kan ges för transport av små mängder farligt gods samt lokala transporter över korta sträckor.

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

Vissa små företag har idag säkerhetsrådgivare och berörs av de reviderade föreskrifterna. Förutom dessa finns företag som transporterar farligt gods enligt något undantag i ADR-S/RID-S där kravet på säkerhetsrådgivare inte finns, men de kan likväl beröras av 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.

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.