



Enheten för hantering av farligt gods och brandfarlig  
vara (RO-FB)  
Camilla Oscarsson  
010-240 5430  
camilla.oscarsson@msb.se

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

**Allmänt** (Vissa justeringar har gjorts på sid 16  
utifrån remissvar. Justeringarna är  
gulmarkerade)

### **Beskrivning av problemet och vad man vill uppnå**

Bestämmelserna i ADR-S och RID-S är internationella. FN/OTIF utvecklar och reviderar fortlöpande bestämmelserna och vartannat år fattar FN/OTIF beslut om ändringar. Detta medför i sin tur att det vartannat år finns ett krav på att revidera de svenska föreskrifterna. De föreslagna föreskrifterna (med tilldelade författningsnummer MSBFS 2024:10 (ADR-S 2025) och MSBFS 2024:11 (RID-S 2025)) föranleds av en sådan revidering och komplettering av ADR/RID.

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

### **ADR-S**

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

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.

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

### **RID-S**

Sverige är fördragsstat till COTIF, vilket innebär att bihang C (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 OTIF:s (Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail) fackutskott för RID. I det internationella regelverksarbetet inom OTIF representeras Sverige 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).

Bilaga 1 till RID-S består av en översättning motsvarande bilagan till bihang C (RID) 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.

## Ändringar i bilagorna A, B och S i ADR-S och bilagorna 1 och S i RID-S

I appendix sist i detta dokument, redovisas kortfattat ett urval av de ändringar av bilagorna A, B och S i ADR-S respektive bilagorna 1 och S i RID-S som bedöms vara av störst betydelse. Ändringarna redovisas kronologiskt från de inledande föreskrifterna och framåt.

I vänstra kolumnen anges konsekvenser för transport av farligt gods på väg och i 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.

## **Beskrivning av alternativa lösningar för det man vill uppnå och vilka effekterna blir om någon reglering inte kommer till stånd**

Sverige är fördragspart till ADR respektive fördragsstat till COTIF (RID), vilket innebär att bilagorna A och B (ADR) respektive bilagan till bihang C till COTIF-fördraget (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 är Sverige dessutom skyldigt att tillämpa de internationella bestämmelserna vid inrikes transport av farligt gods på väg och järnväg.

Möjlighet till alternativa lösningar är de bestämmelser som anges i bilaga S. Dessa alternativa och kompletterande bestämmelser (avvikelser) måste rymmas inom de ramar som direktiv 2008/68/EG anger och godkännas av EU-kommissionen enligt en särskild procedur. Bestämmelserna är godkända under en 6-årsperiod och måste sedan förnyas. Syftet är att kontinuerligt se över och minimera antalet nationella avvikelser som är nödvändiga gentemot de internationella bestämmelserna. Bilaga S innehåller samtliga nationella bestämmelser som godkänts och som gäller vid enbart inrikes transport inom Sverige, det vill säga transporter som har sin början och slut i Sverige och som uteslutande sker inom landet. Dessa bestämmelser modifierar eller kompletterar bilagorna A och B (ADR) och bilagan till bihang C till COTIF-fördraget (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 i appendix sist i detta dokument och information som är specifik för bilaga S ges även i avsnittet ”Uppgifter om vilka som berörs av regleringen” och under rubrikerna ”Specifikt för Bilaga S, ADR-S” och ”Specifikt för Bilaga S, ADR-S och RID-S”.

## **Uppgifter om vilka som berörs av regleringen**

Föreslagna föreskrifter berör verksamheter och aktörer i Sverige som är delaktiga i transport av farligt gods på land. 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 verksamheter som avsänder eller utför transporter av farligt gods generellt ha en säkerhetsrådgivare. Säkerhetsrådgivaren ska se till att företaget har förutsättningar att följa bestämmelserna och vidta de åtgärder som krävs för att förebygga olyckor i samband med transport av farligt gods. Det finns vissa undantag från kravet på säkerhetsrådgivare, bland annat för mängder som på visst sätt är begränsade per transportenhet eller förpackade i tillräckligt små mängder.

Omkring 3 800 företag (med olika organisationsnummer) har idag säkerhetsrådgivare och berörs av de reviderade föreskrifterna. Förutom dessa finns företag som transporterar farligt gods enligt föreskrivna undantag i ADR-S/RID-S där kravet på säkerhetsrådgivare inte finns, men de kan likväl beröras av vissa av de ändrade föreskrifterna. Det finns dessutom ett mörkertal avseende företag som inte har anmält säkerhetsrådgivare till MSB trots att de omfattas av bestämmelserna.

I dagsläget finns 244 utbildningsanordnare i Sverige som är godkända av MSB för att bedriva förarutbildning. Anordnarna har i sin tur 1–27 anställda lärare. Största anordnaren är Försvarsmakten som har totalt cirka 24 000 anställda. Alla dessa personer arbetar inte med farligt gods utan endast ett fåtal.

De flesta förare som transporterar farligt gods med vägfordon måste genomgå utbildning med tillhörande prov. I dag finns ca 41 200 förare som har avlagt godkänt prov (registrerade ADR-intyg). Alla dessa förare berörs inte av ändringarna, eftersom alla inte arbetar med att transportera farligt gods.

Åkerinäringen i Sverige består av cirka 10 000 åkeriföretag varav drygt 4 500 är medlemmar i Sveriges Åkeriföretag. Sveriges Åkeriföretag uppskattar grovt att ca 1 500 åkerier är inblandade i transport av farligt gods. Det finns ingen information om hur många åkerier som är registrerade utanför Sveriges gränser och 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 respektive åkeri är mellan ca 1–100 stycken. Vissa företag tar i sin tur hjälp av bemanningsföretag som hyr in fordon och förare vilket innebär att information inte kan fås fram.

Branschorganet IKEM (Innovations- och kemiindustrierna i Sverige) har ca 1 200 medlemsföretag med 74 000 medarbetare inom kemi-, läkemedel-, plast- och materialbranscherna. IKEM uppskattar grovt att runt 1 100 medarbetare är

inblandade i transport av farligt gods. IKEM företräder såväl svenska som utlandsägda företag.

Transportindustriförbundet är ett branschförbund som organiserar godstransport- och logistikföretag i Sverige och har cirka 100 medlemsföretag. Av dessa är cirka hälften inblandade i transport av farligt gods. De största medlemsföretagen har ca 2 – 3 000 anställda vardera på sina terminaler. Transportindustriförbundet uppskattar att de minsta medlemsföretagen har ett hundratal anställda. Dessutom har medlemsföretagen (speditörerna) underleverantörer i form av åkerier. För information om dessa företag hänvisas till stycket ovan angående information om Sveriges Åkeriföretag.

Energigas Sverige är en branschorganisation för aktörer inom biogas, fordonsgas, gasol, naturgas och vätgas. Organisationen har 180 medlemsföretag varav minst ett 20-tal uppskattas beröras av föreskrifterna. En mycket grov uppskattning från organisationen är att minst 100 personer berörs.

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för bränsle- och drivmedelsbranschen. Organisationen representerar 4 stycken bolag som har 6 raffinaderier i Sverige. Dessutom finns det 21 orter där det finns depåer som hanterar drivmedel och bränslen. Vid dessa depåer finns ett antal företag representerade, varav 7 stycken är medlemsföretag i Drivkraft Sverige. Transport till depåerna sker i 19 fall via transport till sjöss och alla depåerna tar även emot gods via järnvägen.

Från depåerna transporteras godset via väg och järnväg vidare till bland annat drivmedelsstationer, olika värmeanläggningar och kraftverk. Det är endast ett medlemsföretag som har egna förare och tankfordon. Vid transport på väg utnyttjas i övrigt inhyrda åkerier. För information om dessa företag hänvisas till stycket ovan angående information om Sveriges Åkeriföretag. Medlemsföretagen i Drivkraft Sverige är mest involverade som avsändare och mottagare.

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

Branschorganet Skogsentreprenörerna har ca 750 aktiva medlemsföretag och har ingen möjlighet att uppskatta hur många medarbetare som är inblandade i transport av farligt gods. Enligt branschorganet finns totalt ca 3 000 skogsentreprenörer (det vill säga certifierade enligt PEFC, The Programme for the Endorsement of Forest Certification).

El-Kretsen är ett icke-vinstdrivande företag och ägs av 19 branschföreningar. De har en insamlingstjänst där specialiserade transportörer hämtar elektronik- och batteriavfall från kommunernas insamlingsplatser, från verksamheter och från ca 5 000 batteriholkar de ansvarar för. I El-Kretsen ingår 2 188

medlemsföretag som är producenter. De uppger att det är svårt att ange vilka som berörs av reglerna om farligt gods i "producentledet", eftersom den enda informationen de får är att 78 företag deklarerar till El-Kretsen att de sätter portabla industribatterier på marknaden. Inom kategorin portabla industribatterier är litiumjonbatterier den största produkten och som då berörs av reglerna om farligt gods då de transporteras från producenter till återförsäljare. El-Kretsen har ingen kunskap om antal personer som berörs i producentledet.

El-Kretsen berörs direkt vid insamlingen av uttjänta elektriska produkter och batterier. De har ca 700 insamlingsplatser varav 578 kommunala återvinningscentraler där de hanterar alla typer av uttjänta elektriska produkter och batterier som berörs av reglerna om farligt gods. El-Kretsen anger att de har ett 20-tal transportörer som tillsammans har ca 60 fordon. De uppskattar grovt att följande antal personer kan beröras av reglerna om farligt gods vid insamlingen:

Insamlingsplatser: 3 000 stycken

Transportörer: 120 stycken

Mottagare: 100 stycken

Avfall Sverige har samtliga 290 kommuner som medlemmar direkt eller indirekt genom kommunala avfallsbolag och liknande. Till detta tillkommer drygt 150 företag som sysslar med avfallshantering. De anser att alla 290 kommuner påverkas av reglerna om farligt gods, eftersom de samlar in farligt avfall från hushåll och i viss mån från verksamheter. Ofta är det farliga avfallet även farligt gods. De uppskattar att ca 70 företag som sysslar med återvinning, insamling, etc., och kanske därmed kan tänkas ha transporter, berörs av reglerna om farligt gods. Grovt uppskattat kan ca 3 800 personer inom kommunerna beröras av bestämmelser för farligt avfall som ibland även klassificeras som farligt gods. Men alla kommuner har inte egna anställda, utan har avfallsverksamheten helt eller delvis på entreprenad, och dessa ingår inte i de 3 800 personerna.

Återvinningsindustrierna är en branschorganisation för privata återvinningsföretag. De har 65 medlemsföretag och ungefär hälften hanterar farligt avfall. Farligt avfall kan även vara farligt gods. De kan inte uppskatta antalet personer som berörs av reglerna om farligt gods.

Antalet privatpersoner som på något sätt kan beröras av bestämmelserna bör uppskattningsvis vara ca 6,6 miljoner. I Sverige fanns år 2023 6,8 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. Privatpersoner berörs framförallt av bestämmelserna om undantag som anges i ADR-S och RID-S.

### **Specifikt för Bilaga S, ADR-S**

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

Dessa nya utvidgade undantag som föreslås kan, efter ansökan till MSB, användas av ett antal olika företag. MSB har ingen möjlighet att uppskatta antalet företag som berörs.

#### *Kapitel 20.4 - Utbildningens utformning*

Det finns 244 utbildningsanordnare i Sverige som är godkända av MSB för att bedriva förarutbildning och som berörs av förslaget. Anordnarna har i sin tur 1–27 anställda lärare.

### **Specifikt för Bilaga S, ADR-S och RID-S**

#### *Kapitel 21.7 - Brännbarheten hos stötdämpande material i förpackningsinstruktionerna P006, P908, P910, , LP03, LP904, LP905*

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

Specifikationen om brännbarheten hos det stötdämpande materialet kommer att gälla för tillverkare som konstruerar eller tillverkar förpackningar enligt förpackningsinstruktioner P006, P908, P910, LP03, LP904 och LP905. Det är inte möjligt att få reda på hur många tillverkare som berörs av detta, då det inte finns några branschorganisationer eller myndigheter som har förteckning på företag. RISE har idag inte registrerat antal företag som har tillverkat förpackningar enligt dessa förpackningsinstruktioner och har ingen möjlighet att ta fram uppgifterna.

### **Uppgifter om de bemyndiganden som myndighetens beslutanderätt grundar sig på**

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.

Avseende transport av farligt gods på järnväg benämns föreskrifterna RID-S och är baserade på bilagan till bihang C (RID) till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF).

Sverige är fördragsstat till COTIF, vilket innebär att bilagan till bihang C (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.

MSB får meddela föreskrifterna med stöd av 15 och 16 §§ förordningen (2006:311) om transport av farligt gods.

### **Uppgifter om vilka kostnadsmässiga och andra konsekvenser regleringen medför och en jämförelse av konsekvenserna för de övervägda regleringsalternativen**

MSB har ingen möjlighet att uppskatta alla kostnader som uppstår till följd av ändringarna i bilagorna A, B, och S till ADR-S respektive bilagorna 1 och S till RID-S. Förutom vad som har redovisats i avsnittet ”Uppgifter om vilka som berörs av regleringen” är det varken känt hur många företag och verksamheter som berörs, eller vilka ämnen och föremål, mängder eller typer av produktinneslutningar som används. Uppgifterna är inte heller möjliga att få fram från branschorganisationerna då alla företag inte är anslutna till sådana organisationer.

Vad avser kostnaden för förslaget i kapitel 21.7 i bilaga S har MSB fått information från RISE angående bedömning av brännbarheten på svårbrännbara och icke elektriskt ledande stötdämpande material och de anger att en provning uppskattas kosta drygt 26 000 kr.

Inte i något fall har några sociala eller miljömässiga konsekvenser kunnat identifieras. Ett grundläggande syfte med regleringen i ADR-S och RID-S är att förebygga samt minimera effekterna av olyckor och tillbud i samband med transport av farligt gods. I förlängningen bidrar detta till att minimera de miljömässiga konsekvenserna av olyckor och tillbud med farligt gods.

Några möjliga alternativ till regleringen har inte kunnat identifieras. Sverige är skyldigt enligt direktiv 2008/68/EG och som fördragspart till ADR respektive som fördragsstat till RID att införa ändringarna i svensk rätt.



## **Bedömning av om regleringen överensstämmer med eller går utöver de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen**

Förutom de möjligheter till lättnader och avvikelser som finns i bilaga S, följer föreskriftsförslaget helt den reglering som anges av Europeiska unionen. Förslaget till ändring i kapitel 13.1 och 21.7 i ADR-S respektive 21.7 i RID-S är anmälda enligt 6 § i förordning (1994:2029) om tekniska regler till Kommerskollegium för anmälan av tekniska regler och datalokaliseringskrav.

## **Bedömning av om särskilda hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och om det finns behov av speciella informationsinsatser**

Inför samtliga internationella mötena inom FN och OTIF samråder MSB kontinuerligt med berörda branschorganisationer och myndigheter genom samrådsmöten, andra mötesgrupperingar och specifika informationsutbyten för att kunna lämna Sveriges ståndpunkt på de olika förslagen om ändringar innan beslut fattas. Efter varje avslutat möte informerar MSB om resultatet av mötena dels på myndighetens hemsida, dels via riktad information till branschorganisationer och myndigheter.

I ljuset av detta, samt att de gällande föreskrifterna ADR-S och RID-S 2023 får tillämpas under en övergångsperiod till och med den 30 juni 2025, bedömer MSB att företagen har möjlighet att skaffa sig kunskap om kommande ändringar i god tid innan de träder i kraft. För vissa ändringar som kan innebära större administrativa eller ekonomiska bördor införs även specifika övergångsperioder. Dessa kan löpa över flera år eller, under vissa förutsättningar, helt medge undantag från ett visst krav.

MSB bedömer att ett visst informationsbehov finns trots de samråd som äger rum. För att underlätta utbildnings- och informationsinsatserna avser MSB att via myndighetens hemsida informera övergripande om de mest väsentliga förändringarna. Vidare kommer befintligt informationsmaterial att successivt revideras i enlighet med ändringarna. MSB planerar att anordna en informationsträff under första halvåret 2025 i syfte att informera om de ändringar som införts i föreskrifterna. Dessutom kommer MSB att informera Polismyndigheten och Kustbevakningen i början av 2025 om de nya ändringarna som är relevanta för deras verksamhet.

Särskilda informationsinsatser, utöver ovanstående, till småföretag är inte planerade. Alla aktörer har möjlighet att anmäla sig till MSB:s informationsträff, vilken även kan följas kostnadsfritt via webb-sändning eller ses i efterhand på myndighetens hemsida.

## Företag

### **Beskrivning av antalet företag som berörs, vilka branscher företagen är verksamma i samt storleken på företagen**

Se ovan under avsnittet ”Uppgifter om vilka som berörs av regleringen”.

### **Beskrivning av vilken tidsåtgång regleringen kan föra med sig för företagen och vad regleringen innebär för företagens 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 företagets säkerhetsrådgivare. I säkerhetsrådgivarens ansvar ligger att se till att berörd personal får den utbildning och information som krävs för att kunna utföra sina arbetsuppgifter.

Då det ställs högre krav på säkerhetsrådgivarens kunskap, bedömer MSB att en arbetsinsats motsvarande 5–10 timmar krävs för säkerhetsrådgivarnas inläring. Antalet företag (med olika organisationsnummer) med utsedd säkerhetsrådgivare är ca 3 800 och antalet godkända säkerhetsrådgivare uppskattas till ca 522 stycken.

I dagsläget finns ca 244 utbildningsanordnare i Sverige som är godkända av MSB för att bedriva så kallad förarutbildning. Utbildningsanordnarnas lärare behöver en viss inläring till följd av regelverksändringarna.

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

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

## **Beskrivning av vilka andra kostnader den föreslagna regleringen medför för företagen och vilka förändringar i verksamheten som företagen kan behöva vidta till följd av den föreslagna regleringen**

Se avsnittet ”Uppgifter om vilka kostnadsmässiga och andra konsekvenser regleringen medför och en jämförelse av konsekvenserna för de övervägda regeringsalternativen.”.

## **Beskrivning av i vilken utsträckning regleringen kan komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen**

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

De föreslagna ändringarna som redovisas i appendixet till denna konsekvensutredning för bilagorna A och B i ADR-S och bilaga 1 i RID-S kan medföra en större arbetsbörda för små företag för att tillgodogöra sig de nya ändringarna, men bedöms inte innebära någon snedvriden konkurrens.

De ändringar som föreslås i bilaga S i ADR-S och RID-S, som redovisas i appendix och under avsnittet ”Uppgifter om vilka som berörs av regleringen”, under rubrikerna ”Specifikt för Bilaga S, ADR-S” och ”Specifikt för Bilaga S, ADR-S och RID-S”, bedöms varken hämma eller främja konkurrensen.

## **Beskrivning av hur regleringen i andra avseenden kan komma att påverka företagen**

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

## **Beskrivning av om särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning**

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 utformningen av ADR-överenskommelsen, fördraget om internationell järnvägstrafik och direktiv 2008/68/EG är det emellertid inte tillåtet att införa särregler för dessa företag. Enligt artikel 6 i direktiv 2008/68/EG anges att undantag endast kan ges för

transport av små mängder farligt gods samt lokala transporter över korta sträckor.

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

Vissa små företag har idag säkerhetsrådgivare och berörs av de reviderade föreskrifterna. Förutom dessa finns företag som transporterar farligt gods enligt något undantag i ADR-S/RID-S där kravet på säkerhetsrådgivare inte finns, men de kan likväl beröras av de ändrade föreskrifterna. MSB har ingen möjlighet att uppskatta antalet sådana företag, eftersom det inte förekommer någon generell anmälningsplikt för den som genomför transport av farligt gods.

## Inledande föreskrifter

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

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

### 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

Det införs ett förtydligande i 1.1.3.1 (a) att privatpersoner nu är undantagna bestämmelser om farligt gods när de transporter gods som är avfall och är avsett för personligt bruk eller hushållsbruk eller för sport och fritid. Dessutom anges att undantaget även gäller för gods som inte längre är förpackat i originalförpackningar för detaljhandelsförsäljning, under förutsättning att åtgärder har gjorts som förhindrar att innehållet kommer ut.

I tabellen för s.k. ”värdeberäknad mängd” i 1.1.3.6.3 sker vissa ändringar. I transportkategori 2 tillkommer UN 3551 natriumjonbatterier och UN 3552 natriumjonbatterier i utrustning. I transportkategori 3 införs UN 3554 gallium i tillverkade föremål, och i transportkategori 4 införs UN 3559 trifluormetyltetrazolnatriumsalt i aceton.

#### Kapitel 1.2 – Definitioner och måttenheter

I listan över definitioner i 1.2.1 tillkommer en ny definition ”Fyllnadsgrad”. Ett fåtal definitioner revideras också som exempelvis, ”Återvunnet plastmaterial och ”Fyllningsförhållande.

Det läggs till i 1.4.2.1.1 att avsändaren ska försäkra att den faktiska hålltiden är bestämd när kyllda kondenserade gaser transporteras i tankar. Dessutom ska avsändare försäkra att trycket är tillräckligt lågt det vid transport av tömda, ej rengjorda tankar som innehållit kyllda kondenserade gaser.

Det sker mindre ändringar i 1.4.2.2.7 om att transportören ska informera föraren innan tågfärden

börjar om att farligt gods finns ombord och var i tåget detta har placerats.

### 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 2022:3 (ADR 2023), fram till och med den 30 juni 2025, om inget annat anges i bestämmelserna i ADR 2023.

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 2022:4 (RID 2023), fram till och med den 30 juni 2025, om inget annat anges i bestämmelserna i RID 2023.

I 1.6.1.51 införs en förlängning i övergångsbestämmelsen att lim, tryckfärg, tryckfärgsrelaterat material, färg, färgrelaterat material och hartslösningar som tillordnats klassificeringskod UN 3082 miljöfarligt ämnen, flytande och innehåller 0.025 % eller mer av konserveringsmedlen (biociderna) DCOIT, OIT och ZnPT får transporteras i vissa förpackningar som inte uppfyller vissa krav som normalt gäller för farligt gods. Denna bestämmelse gäller till och med 30 juni 2027.

I ADR och RID tas övergångsbestämmelserna bort i delavsnitt 1.6.1.38, 1.6.1.53, 1.6.2.17, 1.6.2.21 och 1.6.2.22. Detta innebär bland annat att för transporter som sker som s.k. ”värdeberäknad mängd” i 1.1.3.6, så måste bestämmelserna om transportskydd (kapitel 1.10) följas för samtliga ämnen och föremål tillhörande klass 1 som har hög riskpotential enligt tabell 1.10.3.1.2. Företagen måste utbilda sin personal och att upprätta skyddsplaner. Se sist bak i denna konsekvensutredning för att få alla utgångna övergångsbestämmelser angivna.

Det införs ny övergångsbestämmelse i 1.6.4.66 för UN-tankar som innehåller kyld kondenserad gas som inte uppfyller kravet i 6.7.4.15.1 (i) (iv) gällande märkning, så får dessa UN-tankar fortsätta att användas.

### Avsnitt 1.8.6 – Administrativ styrning av de verksamheter som beskrivs i 1.8.7 och 1.8.8

I 1.8.6.2.1 förtydligas att när behörig myndighet själv utför kontrollorganets uppgifter, ska den behöriga myndigheten uppfylla bestämmelserna i 1.8.6.3. Om behörig myndighet däremot har utpekats ett kontrollorgan för att agera som den behöriga myndigheten, ska det utpekade organet vara ackrediterat enligt standard EN ISO/IEC 17020:2012 (utom avsnitt 8.1.3) typ A.

### Kapitel 1.11– Interna nödlägesplaner för rangerbangårdar

Hänvisningen för att uppfylla bestämmelserna om interna nödlägesplaner är uppdaterad till en ny version, handledning för nödlägesplanering på rangerbangårdar, utgåva av IRS (International Railway Solution) giltig från och med den 1 juni 2024.

## **Del 2 Klassificering**

Del 2 innehåller bestämmelser om klassificering av ämnen och föremål.

### Kapitel 2.1 – Allmänna bestämmelser

I delavsnitt 2.1.5.2 som handlar om föremål som innehåller farligt gods (UN3537-3548) införs att om föremålen innehåller litiumbatterier och natriumjonbatterier av produktionsprototyp som transporteras för provning, eller batterier tillverkade i produktionsserier på högst 100 batterier, så ska kraven i särbestämmelse 310 följas. I denna särbestämmelse anges bland annat vilka bestämmelser i 2.2.9.1.7 som behöver följas. Dessutom införs i P006 och LPO3 bestämmelser om hur föremålen ska förpackas.

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

I 2.2.1.1.1 införs en definition av ” Explosiv eller pyroteknisk effekt”.

Det införs nya bestämmelser om hur natriumjonbatterier med organisk elektrolyt i utrustning ska klassificeras i 2.2.9.1.7.2. Dessa batterier tilldelas UN 3551 och 3552. Bestämmelserna om natriumjonbatterier motsvarar till stor del de bestämmelser som finns för litiumjonbatterier. Natriumjonbatterierna ges i stort sett samma särbestämmelser och förpackningsinstruktioner som gäller för litiumjonbatterier. Både särbestämmelserna och förpackningsinstruktionerna har modifierats för att kunna inkludera natriumjonbatterier. Det är två specifika särbestämmelser som införs, SP400 och SP401. I SP400 anges villkoren för att batterierna ska undantas från alla bestämmelser i ADR/RID. Om batterierna uppfyller denna särbestämmelse så ska de märkas enligt det batterimärke som finns i 5.2.1.9. I SP401 förtydligas batterierna måste innehålla organisk elektrolyt för att klassificeras som UN 3551 och 3552. Om batterierna innehåller vattenbaserad alkalisk elektrolyt ska de klassificeras som UN 2795. Batterier som innehåller metalliskt natrium eller natriumlegering ska klassificeras som UN 3292. Officiella transportbenämningen har ändrats för UN 3292 och inkluderar numera ordet

”metallisk”. Enligt SP348 ska natriumjonbatterier tillverkade efter den 31 december 2025 vara märkta med nominell energi i wattimmar på ytterhöljet.

Avsnittet som handlar om litiumjonbatterier flyttas från 2.2.9.1.7 till 2.2.9.1.7.1. För bestämmelserna om litiumjonbatterier så införs ett förtydligande i en anmärkning vad som avses med att tillverkare och efterföljande distributörer av batterier ska kunna tillhandahålla en testsammanfattning. Att bestämmelser om natriumjonbatterier införs ses även i 3.2 tabell A, 3.2 och 5.4.1.1.1. I de officiella utgåvorna av ADR och RID anges termen ”lithiummetal batteries”. MSB valde (2013) att översätta denna term till ”primära litiumbatterier”. Efter synpunkter från branschen om att denna svenska översättning exkluderar ”sekundära (laddningsbara) litiumbatterier”, reviderar MSB den svenska översättningen genomgående till ”litiummetallbatterier”, vilket berör bestämmelserna på ett antal ställen i del 2, 3, 4 och 5. Det bör nämnas att på ett fåtal ställen anger den engelska texten ”primary lithiummetal batteries” och här kommer den svenska översättningen att lyda ”primära litiummetallbatterier”, se bl.a. 2.2.9.1.7.1 (f).

I 2.2.9.1.11 tillkommer en ny anmärkning för farmaceutiska produkter (såsom vacciner) som innehåller genetiskt modifierade mikroorganismer (GMM) och genetiskt modifierade organismer (GMO). När dessa farmaceutiska produkter är förpackade på ett sätt som gör dem redo för att användas, och som även används i kliniska provningar så är produkterna undantagna bestämmelserna.

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

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

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

I tabell A införs nya UN-nummer och till dessa införs bland annat särbestämmelser, förpackningsinstruktioner och tankkoder. De nya UN-numren är:

- 0514 Brandsläckningsutrustning med pyrotekniskt genererade aerosoler
- 3551 Natriumjonbatterier
- 3552 Natriumjonbatterier i utrustning
- 3553 Disilan
- 3554 Gallium i tillverkade föremål
- 3555 Trifluormetyltetrazolnatriumsalt i aceton
- 3556 Fordon, drivet av litiumjonbatterier
- 3557 Fordon, drivet av primära litiumbatterier
- 3558 Fordon, drivet av natriumjonbatterier
- 3559 Brandsläckningsutrustning med pyrotekniskt genererade aerosoler
- 3560 Tetrametylammoniumhydroxid, vattenlösning.



Dessutom görs ett antal ändringar för enskilda UN-nummer som rör benämningar, beskrivningar, klassificeringar, särbestämmelser, förpackningssätt och tunnelkoder. Bland annat kan nämnas att för UN 3423 Tetrametylammoniumhydroxid ändras klassificering från att vara ett ämne i klass 8 till att tillhöra klass 6.1 med en sekundärfara som klass 8. I samband med detta ändras vissa transportvillkor som att tankkod "T3" ersätts med "T6" och "SGAN L4BN" ersätts med "S10AH L10CH". Övergångsbestämmelser införs i 1.6.1.56 som anger att UN 3423 får transporteras till och med den 31 december 2026 enligt de villkor som gällde till och med den 31 december 2024.

Kopplat till att nya UN 3560 införs, så ändras UN 1835, benämning och det införs koncentrationsgränser. Ämnet med förpackningsgrupp II ska ha etikett 8 med etikett 6.1 som sekundärfara och farlighetsnumret ändras till 86. Till dessa UN -nummer införs en ny särbestämmelse 408 som ger mer information avseende klassificering.

Slutligen så finns övergångsbestämmelser 1.6.1.55 som anger att UN 1835 eller 3560 får transporteras till och med den 31 december 2026 enligt de villkor som gällde till och med den 31 december 2024 för UN 1835.

### 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 252

Transportvillkoren som gäller för UN 2426 Ammoniumnitrat, flytande ändras. Som konsekvens av denna ändring stryks särbestämmelse 644.

#### Särbestämmelse 365 och 366

För nya UN3554 Gallium i tillverkade föremål, tilldelas och revideras särbestämmelserna som innan gällde bara för kvicksilver i föremål. I SP366 anges att tillverkade föremål och instrument som innehåller högst 1 kg gallium är undantagna från alla bestämmelser. Motsvarande bestämmelser finns redan för UN 3506 kvicksilver i tillverkade föremål. (se även PO03, PP90)

#### Särbestämmelse 388, 404 och 666

Till de tre nya UN-nummer (3556, 3557 och 3558) som införs för fordon som drivs av litium-, litiumjon- och natriumjonbatterier så tilldelas att antal existerande särbestämmelser som revideras något. I SP 388 anges att UN 3171 gäller för fordon och utrustning, som drivs av våta batterier, natriummetallbatterier eller batterier med natriumlegering. Detta UN-nummer (3171) gäller alltså inte längre för fordon som drivs

av litium-, litiumjon- och natriumjonbatterier. Dessa fordon (UN 3556, 3557 och 3558) har tidigare varit helt undantagna från bestämmelserna om farligt gods, men genom en ändring i SP 666 anges att när fordonen är helt inneslutna i förpackningar, korgar eller på något annat sätt som förhindrar identifiering, så måste kollin med fordon märkas och etiketteras enligt kapitel 5.2. Däremot kan fordon som drivs av natriumjonbatterier undantas helt från bestämmelserna enligt nya särbestämmelsen SP 404 i de fall batteriet är kortslutet så att batteriet inte innehåller elektrisk energi. (se även P912)

#### Särbestämmelse 402

En ny särbestämmelse införs för UN 1010, Butadianer, stabiliserande eller Butadianer och kolväten. Denna särbestämmelse anger att UN 1010 endast ska användas för ämnen som har ett ångtryck på högst 1,1 MPa (11 bar) vid 70 °C och en densitet på minst 0,525 kg/l vid 50 °C. Dessutom införs i tabell A att UN- numret endast gäller om det innehåller mer än 20% butadiener. Tidigare angavs mer än 40% butadiener.

#### Särbestämmelse 403

För UN 3270, Membran av nitrocellulosa, införs ett undantag från bestämmelserna om de uppfyller vissa villkor.

#### Särbestämmelse 406 och 653

För UN 1006 Argon, 1013 Koldioxid ("kolsyrepatron"), 1046 Helium och 1066 Kväve tas undantaget i 653 bort. Däremot införs ett nytt undantag i särbestämmelse 406. Här anges bland annat att förpackningsinstruktion P200 ska följas och produkt av provtryck och kapacitet är högst 15,2 MPa·liter (152 bar·liter). Dessutom ska bestämmelserna om begränsad mängd enligt kapitel 3.4 följas. Det införs en övergångsbestämmelse i 1.6.2.24 som anger att särbestämmelse 653 får användas till och med den 31 december 2026.

#### Särbestämmelse 407

För de båda nya UN-numren 0514 och 3559 Brandsläckningsutrustning pyroteknisk med aerosol, införs en särbestämmelse som anger att denna typ av utrustning ska uppfylla kriterierna för riskgrupp 1.4, samhanteringsgrupp S, när de provats enligt testserie 6(c) i testhandboken. Dessutom kan de under vissa angivna förutsättningar klassificeras i klass 9 som UN 3559. Bland annat måste utrustningen uppfylla uteslutningskriterierna i 2.2.1.1.8.2 (b), (c) och (d). (se även P902)

#### Särbestämmelse 532 och 543

Dessa båda särbestämmelser tas bort för att harmonisera ADR och RID med FN-rekommendationerna och ger ingen praktisk påverkan. SP 532 gällde för UN 2073 ammoniaklösning i klass 2 och 543 gällde för UN 2672 ammoniaklösning i klass 8.

### Särbestämmelse 650

Denna särbestämmelse som gäller för avfall som består av förpackningsrester samt stelnade och flytande färgrester revideras till även att gälla för färgrester som klassificeras som miljöfarligt (UN 3082). Bestämmelserna motsvarar de bestämmelser som redan finns angivna i det multilaterala avtalet M346 som Sverige har skrivit på.

### Särbestämmelse 677

För allvarligt skadade litiumbatterier och allvarligt skadade natriumjonbatterier införs en ny särbestämmelse SP 677 som anger att i godsdeklarationen ska informationen ”Transport enligt särbestämmelse 376” kompletteras med orden ”Transportkategori O”.

### Särbestämmelse 678

Helt nya bestämmelser införs i SP 678 för transport av avfall i bulk i fordon och containrar bestående av föremål och material som kontaminerats med lös asbest, UN 2212 och 2590, som inte är inbäddat eller bundet i ett bindemedel. I AP 12 anges specifika bestämmelser för hur avfallet ska förpackas i bulk och i CV 38 ges bestämmelser för lastning, lossning och hantering av avfallet. I de fall föremål och material transporteras i bulk så ska bestämmelser följas om dokumentation. Bland annat ska följande anges i godsdeklarationen: TRANSPORT ENLIGT SÄRBESTÄMMELSE 678. För asbest i som är inbäddat eller bundet i ett naturligt eller syntetiskt bindemedel finns bestämmelser redan angivna i SP 168. (se även 5.4.1.1.4, VC1”, “VC2, “AP12” and och “CV38”).

## Kapitel 3.4 – Farligt gods förpackat i begränsade mängder

I 3.4.1 (h) förtydligas att 8.2.3 som handlar om utbildning av samtliga personer delaktiga i transport av farligt gods ska följas vid transport som begränsad mängd. MSB har tidigare ansett att detta redan krävs. För transport av begränsad mängd gäller bestämmelserna i kapitel 3.4 och där framgår det tydligt att 1.3-utbildning krävs enligt vad som anges i 3.4.1 (a). När kapitel 1.3 studeras så framgår det i 1.3.1 vilka utbildningskravet gäller för, dvs. för alla som är delaktiga hos avsändare, transportör och mottagare.

## **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 4.1.1.5.3 införs att innerförpackningar av olika storlekar och former, som innehåller avfall (vätskor och fasta ämnen) får förpackas tillsammans i en ytterförpackning under vissa särskilda villkor. Detta förpackningssätt får inte användas när avfallet är ett

föremål. I de fallen avfallet förpackas på detta sätt så ska särskild information anges i godsdeklarationen enligt 5.4.1.1.3.3.

Det införs bestämmelser i 4.1.1.21.7 för flytande avfall som klassificerats enligt 2.1.3.5.5, dvs avfall med en sammansättning som inte är fullständigt känd. Dessa bestämmelser handlar om kemiska kompatibiliteten för förpackningar och IBC-behållare av polyeten. Det anges bland annat att förpackningar och IBC-behållare av polyeten ska klara provningarna med samtliga modellvätskor som anges i 6.1.6.1. Dessutom är tillåtna användningstiden två och ett halvt år.

### P200

Det sker vissa ändringar av standarder som anges i förpackningsinstruktionen, exempelvis så tas standard EN 14794:2005 bort i punkt (11). I tabell 2 införs UN 3553 DISILAN som ett nytt UN-nr och efter tabell 2 har bilden som kan användas för att bestämma högsta tillåtna fyllningsförhållande för gasblandningar bytts ut.

### P650

Förpackningsinstruktion P650 som gäller för transport av UN 3373 "Biologiska ämnen, Kategori B" revideras. Bland annat anges numera i paragraf (6) att kollit ska kunna klara ett fall på 1,2 m oavsett orientering och hänvisningen till fallprovningen i 6.3.5.3 tas bort. Dessutom införs en anmärkning till paragraferna (6) och (7) (e) att kraven att utvärdera ett kollits förmåga att klara av ett fall samt att primärkärlet eller sekundärförpackningen ska klara tryck på 95 kPa, får verifieras genom provning, bedömning eller erfarenhet.

### P908, P910, LP904 och LP905

I dessa förpackningsinstruktioner som gäller för litium- och natriumjonbatterier och när dessa batterityper är i utrustning, förtydligas att det är brännbarheten hos det värmeisolerande materialet och det stötdämpande som ska bedömas enligt en standard. I Bilaga S kapitel 21.7 anger MSB vilken standard som ska användas.

### LP903

I denna förpackningsinstruktion införs för stora litium- och natriumjonbatterier och när dessa batterier är i utrustning, att det är möjligt att transportera flera batterier under vissa givna villkor.

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

4.2.3.7.1 ändras så att det är tillåtet att inte ange faktiska hålltiden i godsdeklarationen när transporten sker enbart på väg utan omlastning.

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

I 4.3.2.2.3 förtydligas bestämmelserna gällande fyllnadsgrad för tankar som transporterar vätskor vid en temperatur över 50 °C.

4.3.3.5 ändras så att det är tillåtet att inte ange faktiska hålltiden i godsdeklarationen vid transport av tankcontainrar som sker enbart på väg utan omlastning.

4.3.3.3.6 förtydligas bestämmelserna för tankcontainrar gällande den faktiska hålltiden att tömda ej rengjorda tankcontainrar inte får överlämnas för transport om inte trycket har sänkts till en nivå som säkerställer att tryckavlastningsanordningarna inte aktiveras under transporten.

4.3.3.3.6 förtydligas bestämmelserna för tankar gällande den faktiska hålltiden att tömda ej rengjorda tankar inte får överlämnas för transport om inte trycket har sänkts till en nivå som säkerställer att tryckavlastningsanordningarna inte aktiveras under transporten.

## **Del 5 Bestämmelser för avsändning**

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

### Kapitel 5.2 – Märkning och etikettering

I 5.2.1.9.1 anges numera att märket ska används vid transport av litiumbatterier och natriumjonbatterier som transporteras enligt särbestämmelser 188 och 400.

### Kapitel 5.3 – Storetiketter och märkning

En ny anmärkning läggs till under rubriken till kapitlet 5.3 och den anger att lastväxlar- eller liftdumpercontainrar som inte är godkända som bulkcontainer enligt kapitel 6.11 ska anses vara containrar i kapitel 5.3.

I 5.3.2.1.3 ändras bestämmelserna för märkning med numrerade orangefärgade skyltar av tankfordon och det tillkommer ett nytt UN-nummer 3475 Etanol- och bensinblandning. Bestämmelsen gäller nu alltså för UN 1202, 1203, 1223, 1268, 1863 och 3475. Om fordonet transporterar UN 3475 tillsammans med UN

1202, 1203, 1223, 1268, 1863 så kan fordonet förses med numrerad skylt fram och bak för UN 3475.

### Kapitel 5.4 – Dokumentation

I 5.4.0.1 införs att all den information som ska finnas i en godsdeklaration ska tydligt anges att mängden gods per vagn och vilken vagn godset finns i ska anges i godsdeklarationen. Denna bestämmelse gäller oavsett om handlingen är i pappersform eller i digitalform. En konsekvensändring är även att det införs bestämmelser i 1.1.4.4.5 när vägfordon transporteras i kombitrafik. I detta fall så ska det i godsdeklarationen anges vilket fordon, registreringsnummer, som det farliga godset är lastat på.

I 5.4.0.2 införs att all den information som ska finnas i en godsdeklaration ska tydligt anges att mängden gods per fordon och vilket fordon godset finns i ska anges i godsdeklarationen. Denna bestämmelse gäller bara när handlingen är i digitalform.

Enligt 5.4.1.1.3.2 tillåts numera att mängden av avfall uppskattas även för UN 3291 i förpackning som uppfyller P621.

I 5.4.1.1.12 ändras årtalet som ska anges i en godsdeklaration om transporten sker enligt övergångsbestämmelser i delavsnitt 1.6.11.

I 5.4.1.1.21 förtydligas det att godsdeklarationen ska ange information som krävs om detta anges i bestämmelserna i kapitel 3.3, 3.5, 4.1, 4.2, 4.3 och 5.5.

## **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 förtydligas att typgodkännande märkningen för förpackningar måste vara placerad på en icke avtagbar del. Till denna nya bestämmelse införs övergångsbestämmelser i 1.6.1.57 som anger att förpackningar tillverkade före den 1 januari 2027 som inte uppfyller bestämmelserna i ADR/RID 2025 gällande märkning på icke avtagbara komponenter, får fortsatt användas.

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

I 6.2.2.1.1 införs 4 nya standarder för konstruktion, tillverkning och provning av UN-gasflaskor och i 6.2.2.1.2 införs 3 nya standarder för konstruktion, tillverkning och provning av UN-storflaskor.

Vidare införs en ny standard i tabellen i 6.2.2.3 om gasflaskors förslutningar och skydd samt i tabellen i 6.2.2.4 för återkommande kontroll och provning av UN-tryckkärl revideras en standard och en ny standard tillkommer.

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 tillkommer några nya standarder.

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

Det införs i bestämmelser i 6.6.5.3.2.4 som handlar om kriterier för godkänd provning vid topplyftsprovningen att dessa gäller för alla typer av storförpackningar förutom flexibla.

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

I tabellerna i 6.8.2.6.1 för ”Konstruktion och tillverkning” och 6.8.2.6.2 ”Typprovning, kontroll och provning” så ändras vissa standarder och några nya standarder samt anmärkningar till standarder införs.

I 6.8.4 TT8 som gäller för UN 1005, tillkommer en standard gällande magnetpulverprovning.

I 6.8.4 tas TE16 (UN 1745, 1476, 1873, 2015, 2495) bort.

I 6.8.4 uppdateras TT11 (UN 1011, 1075, 1965, 1969, 1978) gällande magnetpulverprovning samt standarder som ska följas vid oförstörande provning.

### **Del 7 Bestämmelser för transport, lastning, lossning och hantering**

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

#### Kapitel 7.3 – Bestämmelser för transport i bulk

Bestämmelserna inkluderas i en ny tilläggsbestämmelse AP 11 för transport av smält aluminium som klassificeras som UN 3257 vätska förhöjd temperatur. Syftet med bestämmelserna är att fastställa enhetliga minimikrav för transport. Till dessa nya mer detaljerade bestämmelserna införs övergångsbestämmelser i 1.6.1.54 som anger att behållare som tillverkats och godkänts före den 1 juli 2025 enligt bestämmelserna i nationell lagstiftning får fortsatt användas med godkännande från behörig myndighet.

I AP 12 införs bestämmelser för hur föremål och material som kontaminerats med lös asbest kan transporteras i bulk. Det anges att stora säckar ska användas och det finns villkor hur säckarna och lastutrymmet ska vara utformat.

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

Det införs en ny tilläggsbestämmelse i RID, CW14 i 7.5.11, som funnits tidigare i ADR. Denna kommer att gälla för UN 2956, 3241, 3242, 3256 och 3555. Bestämmelsen anger bland annat att kollin ska avskärmas från direkt solljus och värme under transporten.

En ytterligare tilläggsbestämmelse CV29/CW29 införs att kollin ska förvaras upprätt. I ADR gäller denna för UN 3101-3110 och UN 3555. I RID gäller denna för UN 3555.



## **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.

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

I 8.1.2.1 och 8.1.2.2 införs att de handlingar som ska finnas på en transportenhet måste finnas i förarhytten.

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

Del 9 innehåller bestämmelser om tillverkning och godkännande av fordon.

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

I 9.1.3.3 införs möjligheten att införa ett extra säkerhetsattribut såsom hologram, UV-tryck, ytmönster (guilloche) eller streckkod i certifikatet om godkännande av fordon samt att föredragspater som infört ett säkerhetsattribut i certifikatet ska förse sekretariatet i FN med nödvändig information för att möjliggöra kontroll av överensstämmelse av certifikat.

### Kapitel 9.2 – Bestämmelser för tillverkning av fordon

En av de allra största nyheterna i kommande föreskrifter är att bestämmelser införs så att elfordon, hybridfordon och vätgasfordon, samtliga kan godkännas som AT-fordon samt FL-fordon och därmed användas för tanktransporter. Bestämmelserna anges i

exempelvis 9.2.1.1, 9.2.2, 9.2.3 och 9.2.4. Här regleras bl.a. bromssystem, tankar och behållare för bränsle, motorn, den elektriska drivlinan och kontakt för fordonsladdning, ska uppfylla vissa krav i syfte att förebygga brandrisker.

### 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

I kapitel 9.3 uppdateras referenserna till kapitel 9.2 gällande förbränningsvärmare.

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

I kapitel 9.7 sker ett antal ändringar gällande referenser till de nya bestämmelserna för elfordon, hybridfordon och vätgasfordon i kapitel 9.2.

### Kapitel 9.8 – Tilläggsbestämmelser för komplett och kompletterad MEMU

I kapitel 9.8 uppdateras referenserna till kapitel 9.2 gällande förbränningsvärmare.

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

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

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

Vid kortare transporter av farligt gods på väg eller i terräng mellan industri- eller flygplatsområden kan MSB, efter skriftlig ansökan, bevilja undantag från bestämmelserna. Det införs möjligheter att även få undantag från tygodkända förpackningar, IBC-behållare och storförpackningar. Dessutom kan undantag ges för att utrustning måste finnas på transportenheter enligt avsnitt 8.1.4 och 8.1.5.

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

#### Kapitel 18.4 – Multilaterala avtal

Tabellen i detta kapitel innehåller de avtal som Sverige har undertecknat fram till och med den 30 maj 2024. I ADR 2025 kommer den att vara ytterligare uppdaterad och innehålla de avtal som Sverige har undertecknat fram till och med oktober 2024. För att få aktuell information om giltiga multilaterala avtal eller för vilka avtal som giltigheten har löpt ut efter detta datum hänvisar MSB till [www.msb.se/farligtgods](http://www.msb.se/farligtgods). Multilaterala avtal ger möjlighet till avsteg från bestämmelserna i ADR enbart i de länder som undertecknat avtalen.

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

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

#### Kapitel 18.2 – Multilaterala avtal

Tabellen i detta kapitel innehåller eventuella avtal som Sverige har undertecknat fram till och med den 30 maj 2024. I RID 2025 kommer den att vara ytterligare uppdaterad och innehålla de avtal som Sverige har undertecknat fram till och med oktober 2024. För att få aktuell information om giltiga multilaterala avtal eller för vilka avtal som giltigheten har löpt ut efter detta datum hänvisar MSB till [www.msb.se/farligtgods](http://www.msb.se/farligtgods). Multilaterala avtal ger möjlighet till avsteg från bestämmelserna i RID enbart i de länder som undertecknat avtalen.

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

Det införs ett nytt avsnitt, 20.4.5 där ett förtydligande görs att omfattningen på en ADR-utbildning är den i det utbildningsprogram som utbildningsanordnaren har i sitt godkännande, vilket är mer än det minimum som anges i delavsnitt 8.2.2.3.2 - 8.2.2.3.5.

## **Del 21 Allmänna bestämmelser**

### Kapitel 21.7 – Brännbarheten hos stötdämpande material

I förpackningsinstruktionerna P006, P908, P910 LP03, LP904 och LP905 anges att svårbrännbart och icke elektriskt ledande stötdämpande material ska användas och att brännbarheten ska bedömas enligt en standard som godtagits i landet där förpackningen är konstruerad eller tillverkad. Som behörig myndighet är MSB skyldig att ange vilken standard som godtas och inför därför i kapitel 21.7 att SS-EN 13501-1:2019 Brandteknisk klassificering av byggprodukter och byggnadselement – Del 1: Klassificering baserad på provningsdata från metoder som mäter reaktion vid brandpåverkan godtas. Standarden anger att det stötdämpande materialet ska uppfylla klass A1 eller A2 och kriterierna och kravnivån som ska uppfyllas vid själva provningen. Provningsdata ska ske enligt SS-EN ISO 1182:2020 Brandteknisk provning av produkter – Obrännbarhet (ISO/DIS 1182:2019). Detta kapitel gäller endast för konstruktion och tillverkning av förpackningar och storförpackningar i Sverige.

### **Övergångsperioder som utgått i ADR:**

1.6.1.38 Fördragsparter får till och med den 31 december 2018 fortsätta att utfärda intyg för säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods som motsvarar den förlaga som var gällande den 31 december 2016, istället för den förlaga som motsvarar bestämmelserna i 1.8.3.18 som gäller från och med den 1 januari 2017. Sådana intyg får användas tills deras giltighetstid på fem år löper ut.

1.6.1.53 Farligt gods i klass 1 med hög riskpotential som transporteras i enlighet med 1.1.3.6, som enligt bestämmelserna i den första strecksatsen i 1.1.3.6.2 tillämpliga till och med den 31 december 2022 fick transporteras utan att uppfylla bestämmelserna i kapitel 1.10, får transporteras till och med den 31 december 2024 utan att bestämmelserna i kapitel 1.10 tillämpas.

1.6.2.17 Kraven i anmärkning 3 i 6.2.1.6.1 som gällde till och med den 31 december 2022, får fortsatt användas till och med den 31 december 2024.

1.6.2.21 Standard EN 14912:2005, vilken anges i förpackningsinstruktion P200 (12) 3.4 i 4.1.4.1 som gällde till och med den 31 december 2022, får fortsatt användas för underhåll eller kontroll av ventiler till och med den 31 december 2024.

1.6.2.22 Standard EN 22434:2011, vilken anges i förpackningsinstruktion P200 (13) 3.4 i 4.1.4.1 som gällde till och med den 31 december 2022, får fortsatt användas för underhåll eller kontroll av ventiler till och med den 31 december 2024.

### **Övergångsperioder som utgått i RID:**

1.6.1.38 Fördragsparter får till och med den 31 december 2018 fortsätta att utfärda intyg för säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods som motsvarar den förlaga som var gällande den 31 december 2016, istället för den förlaga som motsvarar bestämmelserna i 1.8.3.18 som gäller från och med den 1 januari 2017. Sådana intyg får användas tills deras giltighetstid på fem år löper ut.

1.6.1.53 Farligt gods i klass 1 med hög riskpotential som transporteras i en vagn eller storcontainer i mängder som inte överstiger de som anges i 1.1.3.6 och som, i enlighet med 1.10.4 tillämplig till och med den 31 december 2022, fick transporteras utan att uppfylla bestämmelserna i kapitel 1.10, får transporteras till och med den 31 december 2024 utan att bestämmelserna i kapitel 1.10 tillämpas.

1.6.2.17 Kraven i anmärkning 3 i 6.2.1.6.1 som gällde till och med den 31 december 2022, får fortsatt användas till och med den 31 december 2024.

1.6.2.21 Standard EN 14912:2005, vilken anges i förpackningsinstruktion P200 (12) 3.4 i 4.1.4.1 som gällde till och med den 31 december 2022, får fortsatt användas för underhåll eller kontroll av ventiler till och med den 31 december 2024.

1.6.2.22 Standard EN 22434:2011, vilken anges i förpackningsinstruktion P200 (13) 3.4 i 4.1.4.1 som gällde till och med den 31 december 2022, får fortsatt användas för underhåll eller kontroll av ventiler till och med den 31 december 2024.