

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

## **Allmänt**

### **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 nu föreslagna föreskrifterna föranleds av en sådan revidering och komplettering av ADR/RID.

Samtidigt föreslår Myndigheten för civilt försvar 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 § 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 på väg 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 arbetsgruppen WP.15 inom FN (Förenta Nationerna). I det internationella regelverksarbetet inom FN representeras Sverige av Myndigheten för civilt försvar. Inför mötena inom FN samråder myndigheten kontinuerligt med berörda branschorganisationer och myndigheter genom samrådsmöten och andra mötesgrupperingar för att kunna lämna Sveriges

Datum  
2026-06-11

Diarienummer  
MCF 2026-00871 MCF 2026-00872

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 Industrial Gases Association (EIGA), 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 myndigheten redan har efterfrågat synpunkter på i samband med samrådsmöten. Efter att beslut har fattats vid internationella möten har myndigheten inte mandat att genomföra ändringar i dessa bilagor.

Vissa avsnitt i del 1 i bilaga A saknar myndigheten 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 på järnväg i Sverige. Enligt rådets direktiv 2008/68/EG av 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattendrag 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 Myndigheten för civilt försvar. Inför mötena inom OTIF samråder myndigheten 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 Wagon Keepers) 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 myndigheten redan har efterfrågat synpunkter

Datum  
2026-06-11

Diarienummer  
MCF 2026-00871 MCF 2026-00872

på i samband med samrådsmöten. Efter att beslut har fattats vid internationella möten har myndigheten 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 (sid 16 ff.) 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 nationella 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 enbart gäller vid 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.

Datum  
2026-06-11

Diarienummer  
MCF 2026-00871 MCF 2026-00872

Ändringarna som föreslås i bilaga S i ADR-S och RID-S redovisas i Appendix (sid 16 ff.) och information som är specifik för bilaga S ges även i avsnittet ”Uppgifter om vilka som berörs av regleringen” under rubriken ”Specifikt för Bilaga S” samt i avsnittet ”Uppgifter om vilka kostnader, intäkter och andra konsekvenser regleringen medför och en jämförelse av konsekvenserna för de övervägda regleringsalternativen” under rubriken ”Specifikt för Bilaga 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. Myndigheten 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 4 000 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 myndigheten trots att de omfattas av bestämmelserna.

I dagsläget finns 260 utbildningsanordnare i Sverige som är godkända av myndigheten för att bedriva förarutbildning. Anordnarna har i sin tur 1–77 anställda lärare. Största anordnaren är Försvarsmakten som har 77 anställda lärare.

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.

Datum  
2026-06-11

Diarienummer  
MCF 2026-00871 MCF 2026-00872

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 vars medlemmar består av godstransport- och logistikföretag i Sverige. Transportindustriförbundets cirka 80 medlemsföretag organiserar och hanterar transporter både nationellt och internationellt. 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-, drivmedels- och laddningsbolagen. Organisationen representerar 3 stycken bolag som har 4 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 8 stycken är medlemsföretag i Drivkraft Sverige. Transport till depåerna sker i 20 fall via transport till sjöss och 6 depåer har även förmåga att hantera gods via järnvägen.

Från depåerna transporteras godset via väg och järnväg vidare till bland annat drivmedelsstationer, olika värmeanläggningar och kraftverk. Drivkraft Sveriges medlemmar har cirka 3000 stationer. Det är endast två medlemsföretag som har

Datum  
2026-06-11

Diarienummer  
MCF 2026-00871 MCF 2026-00872

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 850 aktiva medlemsföretag och har ingen möjlighet att uppskatta hur många medarbetare som är inblandade i transport av farligt gods. Enligt branschorganet finns totalt ca 4 000 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 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 och är medlemsföretag. 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

Datum  
2026-06-11

Diarienummer  
MCF 2026-00871 MCF 2026-00872

även farligt gods. De uppskattar att ca 140 företag som sysslar med återvinning, insamling, etc., och kanske därmed kan tänkas ha transporter, berörs av reglerna om farligt gods. Grovt uppskattat kan ca 3 100 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 3 100 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 2024 ca 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.

Enligt Transportstyrelsen är det 65 företag som har tillstånd att transportera farligt gods på järnväg. Det är stor spridning i storleken på företagen, en del ägnar sig bara åt växling på sidospår.

Branschorganet Tåg företagen har 17 medlemsföretag som har tillstånd av Transportstyrelsen att transportera farligt gods. De uppskattar mycket grovt att ca 3000 personer kan beröras.

## **Specifikt för Bilaga S**

### *Del 11 ADR-S – Transporter med lastplan*

Sveriges Åkeriföretag uppskattar grovt att ca 1 500 åkerier är inblandade i transport av farligt gods. Myndigheten för civilt försvar har inte någon möjlighet att få fram en siffra över hur många förare som idag har giltigt ADR-intyg för tanktransporter. Detta är en siffra som endast Transportstyrelsen har genom att de är den myndighet som genomför examinationen.

### *Del 20 ADR-S- Utbildning av förare som transporterar farligt gods*

Det finns 260 utbildningsanordnare i Sverige som är godkända av myndigheten för att bedriva förarutbildning och som berörs av förslaget. Anordnarna har i sin tur 1–77 anställda lärare.

Datum  
2026-06-11

Diarienummer  
MCF 2026-00871    MCF 2026-00872

Del 21 ADR-S – Övriga bestämmelser

21.1 Lastsäkring ADR

Aktörer som lastar farligt gods i kombitrafik. Berörda aktörer påverkas inte eftersom lastsäkring redan regleras genom avsnitt 7.5.7.1 och tillhörande fotnot.

10.6 Lastsäkring och Del 21 i RID-S – Övriga bestämmelser

10.6 och 21.1 Lastsäkring RID

Aktörer som lastar farligt gods i järnvägsvagnar och i kombitrafik. Berörda aktörer påverkas inte eftersom lastsäkring redan regleras genom avsnitt 7.5.7.1 och tillhörande fotnot.

Del 21 ADR-S och RID-S – Övriga bestämmelser

21.2 UN-tankar

Denna ändring påverkar ingen aktör då varken myndigheten eller de ackrediterade kontrollorganen för kontroll av tankar känner till någon svensk tillverkare av UN-tankar.

Del 23 ADR-S och RID-S- Ackreditering av organ som ska utföra certifiering av förpackningar, IBC-behållare och storförpackningar för transport av farligt gods

Förslaget berör verksamheter i Sverige som önskar få behörighet att certifiera förpackningar, IBC-behållare och storförpackningar som ska användas för transport av farligt gods på väg och järnväg enligt kraven i ADR-S och RID-S.

Endast verksamheter som uppfyller kraven i de föreslagna bestämmelserna får utföra sådan certifiering i Sverige.

Indirekt berör förslaget även verksamheter som konstruerar och tillverkar förpackningar, IBC-behållare eller storförpackningar. För att kunna få ett objekt certifierat för användning för transport av farligt gods ska verksamheten anlita ett certifieringsorgan som uppfyller förslaget till föreskrifter. Det är emellertid möjligt för tillverkaren att anlita ett organ i ett annat land, med tillämplig behörighet, för att få objektet godkänt enligt ADR-S och RID-S. Ska tillverkaren anlita ett svenskt certifieringsorgan är denne hänvisad till certifieringsorgan som uppfyller kraven i de föreslagna föreskrifterna.

Dessutom berör förslaget indirekt Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll Swedac, eftersom det innehåller krav som Swedac måste följa i samband med ackreditering av certifieringsorgan. Förslaget innebär ingen förändring mot



Datum  
2026-06-11

Diarienummer  
MCF 2026-00871    MCF 2026-00872

nuvarande reglering i MSBFS 2009:5, eftersom förslaget berör samma parter. Idag är endast RISE ett ackrediterat organ enligt MSBFS 2009:5.

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

Myndigheten för civilt försvar 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 på väg 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 på järnväg 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.

Myndigheten får meddela föreskrifterna med stöd av 15 och 16 §§ förordningen (2006:311) om transport av farligt gods och 3 § andra stycket förordningen (2011:811) om ackreditering och teknisk kontroll efter samråd med Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac).

Uppgifter om vilka kostnader, intäkter och andra konsekvenser regleringen medför och en jämförelse av konsekvenserna för de övervägda regleringsalternativen

Datum  
2026-06-11

Diarienummer  
MCF 2026-00871 MCF 2026-00872

Myndigheten 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.

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.

## **Specifikt för Bilaga S**

### *Del 11 i ADR-S – Transporter med lastplan*

Tillägget av UN 3475 till bestämmelserna om användning av lastplan innebär ingen kostnad då det är en möjlighet till förenklad information i godsdeklarationen. Det kan snarare innebära en liten intäkt då en administrativ förenkling sker.

### *Del 20 i ADR-S – Utbildning av förare som transporterar farligt gods*

Myndigheten bedömer att de förändrade bestämmelserna varken medför intäkter eller kostnader.

### *Del 21 i ADR-S – Övriga bestämmelser*

#### 21.1 Lastsäkring

Myndigheten bedömer att ändringen medför varken intäkter eller kostnader.

### *10.6 Lastsäkring och Del 21 i RID-S – Övriga bestämmelser*

Myndigheten bedömer att ändringen medför varken intäkter eller kostnader.

Datum  
2026-06-11

Diarienummer  
MCF 2026-00871 MCF 2026-00872

Del 21 i ADR-S och RID-S– Övriga bestämmelser

21.2 Konstruktion och tillverkning av UN-tankar

Myndigheten anser att borttagandet av SIS Handbok 850 medför varken intäkter eller kostnader då det inte finns någon svensk tillverkare av UN-tankar.

Del 23 i ADR-S och RID-S Ackreditering av organ som ska utföra certifiering av förpackningar, IBC-behållare och storförpackningar för transport av farligt gods

Det tillkommer kostnader för ackrediterade organ. Swedac anger att en ansökningsavgift om 4 000 kronor tas ut vid uppdatering av ackrediteringen, vilket sker vartannat år. Därutöver behöver Swedac analysera hur eventuella ändringar i bestämmelserna påverkar det behöriga organet. För denna analys samt handläggning och beslut om ackreditering tas en timavgift ut.

Borttagandet av vissa bestämmelser jämfört med föreskrift MSBFS 2009:5 anses inte heller ge några intäkter.

**Vilka åtgärder som har vidtagits för att förslaget eller beslutet inte ska medföra mer långtgående kostnader eller begränsningar än vad som bedöms vara nödvändigt för att uppnå dess syfte**

De föreslagna föreskrifterna baseras i huvudsak på internationellt överenskomna bestämmelser inom ramen för ADR och RID, vilka Sverige är skyldigt att genomföra enligt direktiv 2008/68/EG. Utrymmet för nationella avvikelser är därmed begränsat.

För att säkerställa att regleringen inte medför mer långtgående kostnader eller begränsningar än nödvändigt har myndigheten aktivt deltagit i det internationella regelutvecklingsarbetet inom FN och OTIF. Inför beslut om ändringar har samråd skett med berörda branschorganisationer och myndigheter i syfte att beakta svenska förhållanden och begränsa negativa konsekvenser för berörda aktörer.

Därutöver har möjligheten till nationella anpassningar utnyttjats genom bilaga S, där lättnader och avvikelser införs i de fall det bedöms motiverat och förenligt med EU-rätten. Dessa bestämmelser syftar till att underlätta för berörda aktörer, utan att äventyra säkerheten. Antalet nationella avvikelser prövas restriktivt och ses över regelbundet i syfte att säkerställa att de inte är mer långtgående än nödvändigt.

Datum  
2026-06-11

Diarienummer  
MCF 2026-00871 MCF 2026-00872

Sammantaget bedömer myndigheten att de föreslagna bestämmelserna inte går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå syftet med regleringen, det vill säga att förebygga olyckor och minimera konsekvenserna vid transport av farligt gods.

## **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. Förslagen till ändringar i Del 11 Transporter med lastplan, 21.1 Lastsäkring och 21.2 Konstruktion och tillverkning av UN-tankar i ADR-S samt 10.6 Lastsäkring, 21.2 Lastsäkring och 21.2 Konstruktion och tillverkning av UN-tankar i RID-S har bedömts att ej behöva anmälas enligt 6 § i förordning (1994:2029) om tekniska regler till Kommerskollegium för anmälan av tekniska regler och datalokaliseringskrav. Bedömningen har gjorts efter Kommerskollegiums vägledning om teknisk anmälan. När det gäller ändringarna i del 20 om bestämmelserna riktade till utbildningsanordnare, kommer de att anmälas i enlighet med tjänstedirektivet 2006/123/EG.

## **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 myndigheten 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 myndigheten 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 2025 får tillämpas under en övergångsperiod till och med den 30 juni 2027, bedömer myndigheten 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.

Myndigheten bedömer att ett visst informationsbehov finns trots de samråd som äger rum. För att underlätta utbildnings- och informationsinsatserna avser

Datum  
2026-06-11

Diarienummer  
MCF 2026-00871 MCF 2026-00872

myndigheten att via myndighetens hemsida informera övergripande om de mest väsentliga förändringarna. Vidare kommer befintligt informationsmaterial att successivt revideras i enlighet med ändringarna. Myndigheten planerar att anordna en informationsträff under första halvåret 2027 i syfte att informera om de ändringar som införts i föreskrifterna. Dessutom kommer myndigheten att informera Polismyndigheten och Kustbevakningen i början av 2027 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 myndighetens informationsträff.

## **Hur och när konsekvenserna av förslaget utvärderas**

Som tidigare nämnts är bestämmelserna i ADR-S och RID-S internationella. FN/OTIF utvecklar och reviderar fortlöpande bestämmelserna och vartannat år fattar FN/OTIF beslut om ändringar. Detta innebär att de svenska föreskrifterna regelbundet behöver revideras i motsvarande cykel.

Uppföljning av konsekvenser sker därför kontinuerligt i samband med dessa revideringar. Om konsekvenserna av ett fattat internationellt beslut som införts i de svenska föreskrifterna är för stora, verkar myndigheten för civilt försvar att påverka regelutvecklingen genom att föreslå ändringar på internationell nivå. Det är dock inte säkert att myndigheten lyckas att förändra bestämmelserna, då andra länder kan ha en avvikande åsikt.

Därutöver följs konsekvenserna av nationella avvikelser upp. Bilaga S innehåller samtliga nationella bestämmelser som godkänts och som enbart gäller vid inrikes transport inom Sverige, det vill säga transporter som har sin början och slut i Sverige och som uteslutande sker inom landet. I denna del anges lättnader och avvikelser från de internationella bestämmelserna. Uppföljning sker genom löpande dialog med berörda aktörer, såsom branschorganisationer och tillsynsmyndigheter, exempelvis inom ramen för samråd och informationsmöten. Synpunkter som framkommer i denna dialog utgör underlag för bedömningar av behovet av ändringar. Om en bestämmelse bedöms medföra alltför stora konsekvenser kan den därför omprövas i kommande revideringar av ADR-S och RID-S.

Datum  
2026-06-11

Diarienummer  
MCF 2026-00871 MCF 2026-00872

## 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**

Myndigheten 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 och beroende på förkunskap och förändringskrav. 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 myndigheten att en arbetsinsats motsvarande 5–10 timmar krävs för säkerhetsrådgivarnas inläring. Antalet företag (med olika organisationsnummer) med utsedd säkerhetsrådgivare är ca 4000 och antalet godkända säkerhetsrådgivare uppskattas till ca 525 stycken.

I dagsläget finns ca 260 utbildningsanordnare i Sverige som är godkända av myndigheten 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 3 personer. För Strålsäkerhetsmyndigheten uppskattas ett uppdateringsbehov på 0,5 arbetsdagar och det är ett fåtal personer som berörs.

Datum  
2026-06-11

Diarienummer  
MCF 2026-00871 MCF 2026-00872

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 Appendix (sid 16 ff.) 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 (sid 16 ff.) och under avsnittet ”Uppgifter om vilka som berörs av regleringen”, under rubriken ”Specifikt för Bilaga 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.

Datum  
2026-06-11

Diarienummer  
MCF 2026-00871    MCF 2026-00872

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

## **Kontaktpersoner**

Camilla Oscarsson/Fredrik Nyström



Datum  
2026-06-11

Diarienummer  
MCF 2026-00871 MCF 2026-00872

## APPENDIX

De tekniska bestämmelserna i bilagorna är kompletta så långt det är möjligt. Det pågår fortfarande internationellt arbete som innebär att mindre ändringar och rättelser kan komma att ske.

### Inledande föreskrifter

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

I dessa införs ändringar i § 5 i ADR-S och § 6 i RID-S som handlar om kontroll genom behöriga organ. Nya delavsnitt införs eftersom att nya bestämmelser om provning, kontroll, certifiering, eller annan bedömning har tillkommit.

Bland annat anges att behörigt organ även utpekas i vissa delavsnitt i kapitel 4.1 om allmänna bestämmelser för förpackningar, inklusive IBC-behållare och storförpackningar.

I slutet anges i en fotnot att 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 upphör att gälla den 30 juni 2027. Motsvarande bestämmelser föreslås istället att anges i del 23 i bilaga S. För ytterligare information hänvisas till bestämmelserna i del 23.

### 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 bland annat 1.1.2.1, 1.1.3.2 och 1.1.3.8 införs en fotnot som förklarar termen ”fordon”. På ett flertal andra ställen görs fler förtydliganden om när termen ”fordon” syftar på järnvägsfordon och/eller vägfordon.

Översättningen i 1.1.3.1(d) ändras för att stämma överens med de internationella utgåvorna av ADR och RID. Dessutom ses översättningen över med tanke på den

Datum 2026-06-11 Diarienummer MCF 2026-00871 MCF 2026-00872

internationella tolkningen som gjorts av denna text. Läs mer här: Se paragraf 48, <https://unece.org/sites/default/files/2023-08/ECE-TRANS-WP.15-262e.pdf>

I tabellen för s.k. "värdeberäknad mängd" i 1.1.3.6.3 sker vissa ändringar. I transportkategori 2 tillkommer UN 3563 litiummetallbatterier installerade i lastbärare och UN 3564 natriumjonbatterier installerade i lastbärare. Med lastbärare menas exempelvis fordon, vagn och container.

I transportkategori 1 stryks fotnot a som gäller för UN 0081, 0082, 0084, 0241, 0331, 0332, 0482, 1005 och 1017. Det innebär att högsta tillåtna totalmängd blir 20 kg för dessa ämnen, som alla andra ämnen som finns i transportkategori 1. Även i 1.1.3.6.4 sker ändringar kopplade till borttagande av fotnoten. Där stryks andra strecksatsen med angivande av beräkningsfaktor.

I 1.6.1.6.1 införs övergångsbestämmelser som anger att fotnoten a i 1.1.3.6, samt motsvarande beräkningsfaktor i 1.1.3.6.4 får fortsätta att användas till och med den 31 december 2030.

Under bestämmelser för återfyllningsbara tryckkärl godkända av USA:s transportdepartement införs nya bestämmelser om vilka villkor som ska följas när dessa kärl transporteras till en anläggning för bortskaffande.

## Kapitel 1.2 – Definitioner och måttenheter

I listan över definitioner i 1.2.1 tillkommer en ny definition "enkelförpackning".

Dessutom tillkommer ytterligare definitioner kopplat till transport av gaser i bland annat bärgningstryckkärl, "produkt av tryck och volym (pV-produkt)" och "användbar vattenvolym". Definitionerna "gasflaskpaket", "storflaska" och "gasflaska" ändras och det anges numera ett villkor att produkten av provtryck och volym inte ska överstiga 1,5 Mbar·liter. För definitionen av "storflaska" stryks även den övre gränsen på 3 000 liter. Även för "bärgningstryckkärl" tillkommer villkoret att produkten av provtryck och volym inte överstiger 1,5 Mbar·liter och att övre gränsen på 3 000 liter tas bort. (Se även 4.1.1.20.3, 6.2.3.11.2, 6.2.3.11.4.)

Slutligen ändras definitionen av "Nettovikt explosivt ämne (NEM (Net Explosive Mass))" där uttrycket "NEW (Net Explosive Weight)" tas bort.

En ny definition införs för "Bedömande enhet" (Assessing entity) för det organ som är ansvarigt för bedömning av överensstämmelse utifrån UTP i enlighet

Datum  
2026-06-11

Diarienummer  
MCF 2026-00871 MCF 2026-00872

med enhetliga regler för tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik (ATMF - bihang G till COTIF). Vad gäller bedömning av överensstämmelse med tekniska specifikationer för driftskompatibilitet enligt EU-lag, innebär bedömande enhet det organ för bedömning av överensstämmelse i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen.

UTP WAG definieras i avsnitt 1.2.1 som de enhetliga tekniska föreskrifterna (Uniform Technical Prescription) gällande för delsystemet Rullande materiel – Godsvagnar i enlighet med enhetliga rättsregler för validering av tekniska standarder och antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för järnvägsmateriel avsedd att nyttjas i internationell trafik (APTU - bihang F till COTIF). Definitionen anger också att när det gäller godkännande av vagnar enligt EU-lag, innebär termen "UTP WAG" de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet för delsystemet "Rullande materiel – Godsvagnar" (TSI WAG) hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen.

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

I 1.3.2.2.1 och 1.3.2.2.1 införs via en fotnot att termen "förare" motsvarar definitionen av "lokförare" i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG.

Datum  
2026-06-11

Diarienummer  
MCF 2026-00871 MCF 2026-00872

I kapitel om utbildning sker ändringar om utbildning för att tydliggöra att även egenföretagare som inte har någon arbetsgivare inkluderas. Även kravet i 1.3.3 ändras för att hantera dokumentation när det inte finns någon arbetsgivare t.ex. för egenföretagare. Motsvarande ändring införs även i 1.10.2.4 i bestämmelserna om dokumentation om utbildning för transportskydd.

### 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 2024:10 (ADR 2025), fram till och med den 30 juni 2027, om inget annat anges i bestämmelserna i ADR 2025.

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 2024:11 (RID 2025), fram till och med den 30 juni 2027, om inget annat anges i bestämmelserna i RID 2025.

I 1.6.1.59 införs i övergångsbestämmelsen att ej typgodkända fat av plast med avtagbar topp som innehåller mer än 5 liter och högst 20 liter får användas för UN 3082 miljöfarligt ämnen, flytande som innehåller mindre än 1% av ämnen med mycket giftiga beståndsdelar med en M-faktor på 10, 100 eller 1000. Däremot krävs att förpackningarna har klarat staplingsprovnings i 6.1.5.6 för fat av plast avsedda för vätskor och att de uppfyller de allmänna förpackningskraven i 4.1.1, förutom 4.1.1.3 och 4.1.3. Denna bestämmelse gäller till den 31 december 2034. I och med att denna bestämmelse har införts upphör övergångsbestämmelsen i 1.6.1.51 att gälla den 30 juni 2027. I denna bestämmelse anges en lättnad från förpackningsbestämmelser för färg som innehåller viss mängd konserveringsmedel.

Ett större arbete har genomförts för att föra över vagnsrelaterade tekniska krav från RID till OTIF:s och EU:s regler i UTP WAG respektive TSD Godsvagnar (se även Kapitel 7.1 – Allmänna bestämmelser).

För denna omstrukturering av krav införs övergångsbestämmelser i 1.6.3.62 för cisternvagnar och i 1.6.5.1 för andra vagnar, som är tillverkade före den 1 januari 2033 på basis av godkännanden som är utfärdade före den 1 januari 2027

Datum  
2026-06-11

Diarienummer  
MCF 2026-00871 MCF 2026-00872

och som inte är bedömda eller godkända enligt de nya bestämmelserna i kapitel 7.1. Sådana vagnar får användas även i fortsättningen.  
Övergångsbestämmelserna gäller även för märkningen av vagnarna.

En ny övergångsbestämmelse, 1.6.4.71, införs som innebär att tankar som har godkänts i enlighet med både kapitel 6.7 och kapitel 6.8 får användas fram till dess att antingen nästa femårsvisa återkommande kontroll enligt kapitel 6.7 eller till nästa återkommande kontroll enligt kapitel 6.8, som genomförs efter den 1 juli 2031, beroende på vilken som infaller först. Därefter ska tanken endast vara godkänd enligt kapitel 6.7 eller 6.8 och märkningen på tanken samt tankintyg ska justeras. Förutom nya övergångsbestämmelser, har datumet för ett antal befintliga övergångsbestämmelser löpt ut. De anges separat under rubrikerna "Övergångsbestämmelser som har utgått" för respektive regelverk.

## **Del 2 Klassificering**

Del 2 innehåller bestämmelser om klassificering av ämnen och föremål.

### Kapitel 2.1 – Allmänna bestämmelser

I avsnittet som handlar prover av energetiska ämnen i testsyfte införs nya bestämmelser i 2.1.4.3.2 och 2.1.4.2.2 som anger hur prov i små mängder ämnen kan förpackas. Dessutom införs ett flödesschema som beskriver klassificeringen av energetiska prover.

I 2.1.5.7 införs undantag från bestämmelserna i ADR/RID för använda föremål, maskiner och utrustning om vissa villkor följs. Bland annat sägs att de transporteras till reparation, kontroll, underhåll, bortskaffande eller återvinning. Föremålen får inte innehålla ämnen i klass 1, 5.2, 6.2, 7, eller självreaktiva ämnen i klass 4.1. Dessutom får inga rester av farligt gods finnas på utsidan. Kollin ska märkas med "Föremål som innehåller farligt gods" och handlingar som finns för transporten ska innehålla information att transporten sker enligt detta delavsnitt.

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

I 2.2.2.1.6 införs en anmärkning som anger att aerosoler med innehåll som uppfyller klassificeringskriterierna för klass 1, flytande okänsliggjorda explosivämnen i klass 3, självreaktiva ämnen och fasta okänsliggjorda explosivämnen i klass 4.1, klass 4.2, klass

Datum  
2026-06-11

Diarienummer  
MCF 2026-00871 MCF 2026-00872

4.3, klass 5.2, klass 6.2 eller klass 7, inte får transporteras. Motsvarande bestämmelse införs även i 2.2.2.2.2.

Det införs nya bestämmelser i 2.2.9.1.7.1 (a) och 2.2.9.1.7.2 (a) om hur litiumbatterier och natriumjonbatterier som förändras till följd av behandling, som exempelvis reparation, renovering eller återtillverkning i enlighet med 38.3.2.2 (c) i testhandboken får anses avvika från en provad typ i testhandboken, del III, delavsnitt 38.3. Dessutom införs nya bestämmelser i 2.2.9.1.7.1 (h) som anger vad som gäller för hybridbatterier som innehåller både litiumjonceller och natriumjonceller. Bland annat anges att batteriet har testats som ett litiumjonbatteri enligt 2.2.9.1.7.1 (a). (Läs även SP410.)

### **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)

Det införs en ny kolumn (14) i RID. Här anges särbestämmelser för vagnsutrustning med koden ”WE” som gäller för det specifika godset. Betydelsen av särbestämmelserna anges i 7.1.2 i RID. Se även ”Kapitel 7.1 – Allmänna bestämmelser” i konsekvensutredningen.

I kolumn (14) införs även förklaringar till hur vagnar som omfattas av övergångsbestämmelserna i 1.6.3.62 och 1.6.5.1 får användas med avseende på hur de är märkta. En vagn som exempelvis är märkt med ”TE25” motsvarar koden WE3 för vagnsutrustning i tabell A i del 3.

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

2348 Butylakrylater, stabiliserade

2862 Vanadiumpentoxid

3561 Klorfenoler, fasta, frätande, giftiga, n.o.s.

Datum 2026-06-11 Diarienummer MCF 2026-00871 MCF 2026-00872

3562 Klorfenoler, fasta, frätande, n.o.s.  
3563 Litiummetallbatterier installerade i lastbärare  
3564 natriumjonbatterier installerade i lastbärare

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 2372 1,2-di-(dimetylamino)-etan ändras klassificering genom att två sekundärfaror tillkommer, "6.1+8". I samband med detta ändras vissa transportvillkor som att tankkod "T4" ersätts med "T7" och "LGBF" ersätts med "L4BH". Övergångsbestämmelser införs i 1.6.3.64 och 1.6.4.70 som anger att den tidigare tankkoden "LGBF" får användas till och med den 31 december 2029 på tankar tillverkade före den 1 juli 2027.

För UN 1041 Etylenoxid och koldioxid, blandning, med mer än 9 % dock högst 87 % etylenoxid så tillkommer en sekundärfara "8", så etikett 2.1 och 8 ska användas.

Även för UN 1727 Ammoniumvätedifluorid, fast så tillkommer en sekundärfara "6.1", vilket leder till att etikett 8 och 6.1 ska användas.

För UN 2857 och 3358 kylmaskiner ändras den officiella transportbenämningen till att även inkludera värmeaggregat, exempelvis värmepumpar. Det innebär att även värmepumpar som innehåller gas kan transporteras enligt lättnaderna som finns i SP119 och SP291.

Slutligen tillkommer en sekundärfara "8" för UN 3300 Etylenoxid och koldioxid, blandning med över 87 % etylenoxid, vilket innebär att etiketterna 2.3 +2.1 +8 ska användas.

### 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 188

Här ändras lättnaden angående märkningskrav för utrustning som anges i (f). När utrustningen innehåller en eller fler knappceller utöver övriga celler eller batterier, ska inte knappcellen eller knappcellerna räknas med. (Se även 5.2.1.9.2)

Datum 2026-06-11  
Diarienummer MCF 2026-00871 MCF 2026-00872

### Särbestämmelse 280

För UN 3268, säkerhetsutrustning (t.ex. airbags) tillkommer att detta UN-nummer även kan användas för säkerhetsutrustning som sedan används som en komponent i livräddningsutrustning, UN 2990.

### Särbestämmelse 296

I denna särbestämmelse kopplad till UN 2990 och UN 3072, livräddningsutrustning förtydligas att till dessa UN-nummer ingår även självupplåsbare skyddsutrustning, som exempelvis airbagjacka eller airbaghjälm. Dessutom anges det att livräddningsutrustningen får innehålla som en komponent en säkerhetsutrustning och när denna säkerhetsutrustning transporteras separat klassificeras den som UN 3268.

### Särbestämmelse 301

För UN 3363 farligt gods i föremål, maskiner eller utrustning införs numera att sådana föremål även får innehålla litiumceller eller -batterier eller natriumjonceller eller -batterier under vissa villkor. Bland annat nämns att cellerna eller batterierna ger elektrisk ström för driften hos föremålet, och de uppfyller kraven i särbestämmelse 188 (a)-(c), (e) och (f). Ett exempel på föremål som möjligen kan omfattas av dessa bestämmelser är e-cigarett. I förpackningsinstruktion P907 anges att batterierna ska skyddas mot skador och kortslutning och vara försedda med effektiva anordningar för att förhindra oavsiktlig aktivering.

### Särbestämmelse 389

Det sker vissa ändringar för bestämmelserna som gäller för energilagringssystem för att även inkludera natriumjonbatterier eller hybridbatterier som innehåller både litiumjonceller och natriumjonceller. Numera finns flera UN-nummer som kan användas beroende på vilken typ av batterier som används, UN 3536 Litiumjonbatterier installerade i lastbärare, 3563 Litiummetallbatterier installerade i lastbärare och 3564 Natriumjonbatterier installerade i lastbärare. Viss skillnad finns även i texten mellan ADR och RID. I RID finns ingen hänvisning till 1.1.3.6. (Se även 5.3.2.1.4)

### Särbestämmelse 410

En ny bestämmelse införs för hybridbatterier som innehåller både litiumjonceller och natriumjonceller. Det anges att hybridbatterier ska klassificeras som UN 3480, 3481 eller 3536, beroende på om det är ett ensamt batteri, batteri med utrustning eller batteri fastmonterad i lastbärare.



Datum 2026-06-11 Diarienummer MCF 2026-00871 MCF 2026-00872

#### Särbestämmelse 411

Det införs ett undantag för transport av magnetiska resonanstomografer när de innehåller mindre än 12 kg gas i klass 2, grupp A eller O enligt 2.2.2.1.3 och är klassificerade som UN 3538 Föremål som innehåller ej brandfarlig, ej giftig gas, n.o.s. När sådana batterier transporteras enligt särbestämmelse 188, får den nominella energin i wattimmar inte överstiga 100 Wh och den ska märkas på ytterhöljet.

#### Särbestämmelse 413

En bestämmelse införs för flytande organiska vätgasbärare (LOHC) som är baserade på ämnen som är klassificerade som UN 3082 miljöfarligt ämne, flytande n.o.s. och som innehåller fysikaliskt löst väte, som endast får transporteras som UN 3082 när halten fysikaliskt löst väte inte överstiger gränsen 0,5 L(H<sub>2</sub>)/kg(LOHC).

#### Särbestämmelse 666

I denna särbestämmelse som gäller för fordon med UN 3166, 3171, 3556, 3557 och 3558, så sker förändringar i punkten (e). Detta innebär att fordon som klassificeras som 3556, 3557 och 3558 och som finns i förpackningar ska märkas och etiketteras enligt kapitel 5.2. Fordon med dessa UN-nummer som transporteras oförpackade behöver inte märkas eller etiketteras.

#### Särbestämmelse 679

Tryckkärl som är godkända enligt standard EN 17339 och avsedda för transport av UN 1049 Väte, komprimerad, får transporteras fyllda med UN 1066 Kväve komprimerad i syfte för montering, återkommande kontroll, underhåll eller bortskaffande under vissa angivna villkor.

Även batterifordon/batterivagnar och MEG-containrar som innehåller tryckkärl som är godkända enligt standard EN 17339 avsedda för transport av UN 1049 Väte, komprimerad, får transporteras fyllda med UN 1066 Kväve komprimerad i syfte för första fyllning, återkommande kontroll, underhåll eller bortskaffande under vissa angivna villkor.

#### Särbestämmelse 680

För batterier klassificerade som UN 3090, 3091, 3480, 3481, 3551 och 3552 som är allvarligt skadade och som transporteras enligt anmärkning och paragraf (f) i förpackningsinstruktion P911 (2) och LP906 (2) anges att avsändaren ska tillhandahålla lastaren och transportören en beskrivning av de omgivningsförhållanden under vilka förpackningen får användas och transporteras. Denna beskrivning ska bifogas godsdeklarationen. Det kan exempelvis handla om fritt utrymme runt förpackningen,

Datum 2026-06-11 Diarienummer MCF 2026-00871 MCF 2026-00872

förpackningarna måste placeras på en lättåtkomlig plats i lastbäraren och lastbäraren ska ha tillräcklig ventilation.

#### Särbestämmelse 681

För UN 1202 införs att detta UN- nummer även gäller för dieselbränslen enligt standard EN 16709:2024 eller EN 16734:2023 eller parafiniskt dieselbränsle enligt 15940:2023 eller parafinisk eldningsolja med en flampunkt enligt EN 15940:2023. Denna ändring sker även i 4.1.1.21.6.

### **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 4.1.1.11.2 införs att tömda, ej rengjorda fat och IBC-behållare som innehåller små mängder rester som endast kan avlägsnas med en oproportionerligt stor teknisk ansträngning får transporteras för bortskaffande, återvinning eller omhändertagande av material under fastställda villkor. Exempel på villkor är att resterna inte får klassificeras i klass 1, 2, 4.2, 5.2, 6.2 eller 7. Dessutom får resterna av det inte tillhöra förpackningsgrupp I eller som har "o" angivet i kolumn (7a) i tabell A i kapitel 3.2.

#### P130

För UN 0012 och 0014 patroner för vapen eller patroner för verktyg så införs i särbestämmelse för förpackning, PP100 att patronerna trots bestämmelserna i 4.1.5.11 får förpackas utan stötdämpande material, distansmaterial, invändig beläggning eller innerbeklädnad i ytterförpackningar av metall.

#### P200

Det införs justering i P200 som hör ihop med möjligheten till utökat kontrollintervall (15 år) av sömlösa gasflaskor och storflaskor av stål som är element i batterifordon, med ett återkommande kontrollintervall enligt 6.8.3.4.14. Ytterligare följdändringar för det utökade kontrollintervallet förs in i avsnitt 4.3.3 och 6.8.3.

4.1.6.10 förtydligas med att tryckkärl där datumet för återkommande kontroll har löpt ut får transporteras till återvinning eller materialåtervinning.

Datum  
2026-06-11

Diarienummer  
MCF 2026-00871    MCF 2026-00872

I 4.1.7.1.1 anges för organiska peroxider och självreaktiva ämnen för att undvika alltför stor inneslutning får inte förpackningar av metall användas som uppfyller provningskriterierna för förpackningsgrupp I vid vätsketryckprovningen.

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

I 4.2.5.3 införs en ny särbestämmelse för UN-tankar, TP43, som gäller för UN 2862 Vanadiumpentoxid, förpackningsgrupp II. Denna anger att UN-tankinstruktion T1 som gäller till och med den 31 december 2026 i ADR/RID 2025 får fortsätta användas till och med den 31 december 2028.

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

I 4.3.2.1.1 införs upplysningar för användaren om att vagnen kan omfattas av särbestämmelser om vagnsutrustning som framgår av kolumn (14) i tabell A i del 3 för det farliga godset som avses samt att särbestämmelsernas betydelse framgår av avsnitt 7.1.2. Se även ”Kapitel 7.1 – Allmänna bestämmelser” i konsekvensutredningen.

I 4.3.2.3.8 införs ett krav på att värmesystem inte får höja ämnets temperatur så att farligt tryck eller andra risker uppstår, och i 4.3.2.3.9 införs ett krav på att värmeutrustning bara får vara spänningssatt när den är helt nedsänkt samt att dess temperatur inte får överstiga 80 % av ämnets självantändningstemperatur.

I 4.3.3.2.5 anges att batterivagnar, batterifordon och MEG-containerrar ska kontrolleras före fyllning för att säkerställa att de är godkända för den gas som ska transporteras och att ADR-bestämmelserna följs, samt att fyllningen sker enligt P200 utan att något elements tillåtna tryck, belastning eller vikt överskrids.

4.3.3.2.6 anger att sömlösa gasflaskor eller storflaskor av stål i batterifordon med 15-årsintervall för återkommande kontroll ska fyllas vid en station enligt P200 (13), och att

Datum  
2026-06-11

Diarienummer  
MCF 2026-00871    MCF 2026-00872

P15Y-märkningen tas bort om förutsättningarna för 15-årsintervallet inte längre är uppfyllda.

I 4.3.3.2.7 ändras klassificeringskoden i tabellen för UN 1040, UN 1041 och UN 3300.

## **Del 5    Bestämmelser för avsändning**

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

### Kapitel 5.2 – Märkning och etikettering

I 5.2.1.9.2 om märkning för batterier som används vid transport enligt särbestämmelse 188 eller 400 anges att om en utrustning innehåller ett eller flera knappcells batterier utöver celler eller batterier, finns det inget krav på att UN-numret för knappcellen eller knappcellerna anges i märkningen. (Se även SP 188.)

Det införs i 5.2.1.9.3 att när ett kolli ska föras med märkningen för batterier enligt särbestämmelse 188 eller 400 ska detta märke placeras på samma yta som andra eventuella etiketter, om kollits dimensioner är tillräckliga.

### Kapitel 5.3 – Storetiketter och märkning

För energilagringssystem med UN-nummer, UN 3536, 3563 och 3564 anges i 5.3.2.1.4 att dessa lastbärare även ska föras med orangefärgade skyltar med UN-nummer och farlighetsnummer fram och bak, om inte transporten sker enligt 1.1.3.6. Dessa bestämmelser finns redan tidigare i RID i 5.3.2.1.1. (Se även SP389)

I 5.3.5 införs specifikationer för det orangefärgade bandet som ska finnas vid transport av cisternvagnar som innehåller kondenserade, kyllda kondenserade eller lösta gaser. Det anges att färgen ska vara i tonen "RAL 2003 pastellorange". Färgförändringar orsakade av väderpåverkan som inte

Datum  
2026-06-11

Diarienummer  
MCF 2026-00871    MCF 2026-00872

påverkar identifieringen som ett orange band tillåts.

I 5.3.5 införs krav på att extra stora tankcontainrar avsedda för transport av kondenserade, kyllda kondenserade eller lösta gaser ska vara märkta med ett kontinuerligt, orange, icke-reflekterande band enligt samma krav och specifikationer som för cisternvagnar enligt beskrivningen ovan i 5.3.5 i RID-S.

#### Kapitel 5.4 – Dokumentation

I bestämmelser om skriftliga instruktioner i 5.4.3.4 införs ett flertal olika ändringar. Det är första ändringen som sker sedan 2017. Det införs även övergångsbestämmelser i 1.6.1.58 som innebär att de skriftliga instruktioner som finns i ADR/RID 2025 får användas till och med den 31 december 2027.

Det sker ännu en gång ändringar i 5.4.1.1.3.2 om att det är möjligt att uppskatta mängden avfall under vissa villkor. Bland annat får mängden gods som är avfall som transporteras i tankar uppskattas. Dessutom tillåts det även att mängden uppskattas för UN 1950 aerosoler och UN 2037 engångsbehållare för gas. Det är däremot inte tillåtet att uppskatta mängden när bestämmelserna för värdeberäknad mängd i 1.1.3.6 och begränsad mängd används.

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

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

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

Anmärkning 3 i 6.2.1.6.1 uppdateras med en reviderad standard. Övergångsbestämmelser 1.6.2.23 ändras så att den standard som var tillämplig till och med den 31 december får användas till och med den 31 december 2028.

I 6.2.2.1.1 införs en ny standard för konstruktion, tillverkning och provning av UN-gasflaskor och i 6.2.2.1.2 införs en ny standard för konstruktion, tillverkning och provning av UN-storflaskor. Dessutom införs i 6.2.2.1.3 en ny standard för konstruktion, tillverkning och första kontroll och provning av UN-gasflaskor för acetylen.

Datum 2026-06-11  
Diarienummer MCF 2026-00871 MCF 2026-00872

I 6.2.2.1.8 införs en ny standard för konstruktion, tillverkning och första kontroll och provning av UN-tryckfat och i 6.2.2 gällande standarder för materialets kompatibilitet inför en ny standard.

Vidare införs två nya standarder 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 två nya standarder tillkommer.

I 6.2.2.8.1 sker ett tillägg som innebär att ej återfyllningsbara UN-gasflaskor av sömlös konstruktion med en diameter av högst 40 mm under vissa förutsättningar får märkas på sidoväggarna.

I avsnitt 6.2.3.11.2 införs nya krav på vilken information som ska anges i godkännandecertifikat för bärgningstryckkärl, kraven handlar om vilka tryckkärl som får användas. I 6.2.3.11.4 införs dessutom krav på att bärgningstryckkärl ska märkas med den högsta tillåtna produkten av användbar vattenvolym och provningstryck (pV-produkt).

En ny övergångsbestämmelse, 1.6.2.25, införs. Den innebär att bärgningstryckkärl med en vattenvolym på högst 3 000 liter och som saknar den kompletterande märkning som krävs enligt 6.2.3.11.4 får fortsätta användas fram till och med den 31 december 2030.

I tabell 6.2.4.1, som avser konstruktion, tillverkning samt första kontroll och provning, införs två nya standarder. I tabell 6.2.4.2, som gäller återkommande kontroll och provning, tillkommer ytterligare en ny standard.

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

Det införs en anmärkning i 6.5.4.4.2 som förtydligar hur IBC-behållare för vätskor, eller fasta ämnen som fylls eller töms under tryck, ska genomgå lämplig täthetsprovning. Det införs att den första täthetsprovningen som sker före första användningen inte behöver överensstämma med momentet täthetsprovning i typprovningen i 6.5.6.7. Däremot ska de exemplar av IBC-behållare som tas från tillverkningen uppfylla täthetsprovningen enligt 6.5.6.7. Den återkommande täthetsprovningen behöver inte heller överensstämma med typprovningen i 6.5.6.7.

Det förtydligas vad som gäller för bestämmelser för flexibla IBC-behållare i 6.5.5.2.2 och hur tillverkningen av sådana ska ske kopplat till användning av återvunnet plastmaterial.

Datum 2026-06-11  
Diarienummer MCF 2026-00871 MCF 2026-00872

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

I anmärkning 1 efter rubriken i kapitel 6.7 klargörs att en UN-tank tillverkad från den 1 januari 2030 som är godkänd i enlighet med kapitel 6.7, inte samtidigt får godkännas enligt kapitel 6.8.

En ny övergångsbestämmelse, 1.6.4.71, införs. Den medger att UN-tankar som har godkänts enligt kapitel 6.7 och som även har godkänts enligt kapitel 6.8 får fortsätta att användas till den femårsvisa återkommande kontroll som genomförs efter den 1 juli 2031.

Standard ISO 1496–3:1995 ersätts med ISO 1496–3:2019 på ett flertal ställen.

Definitionen av ”öppningar för fyllning och tömning” i 6.7.4.5.2 för UN-tankar som används för transport av brandfarliga kylda kondenserade gaser utvidgas till att även omfatta öppningar i tankens ångfas som används för gasåterföring.

En ny övergångsbestämmelse, 1.6.4.68, införs. Den medger fortsatt användning av UN-tankar som inte uppfyller de nya kraven på fyllnings- och tömningsöppningar i ångfasen, under förutsättning att villkoren i övergångsbestämmelsen är uppfyllda.

### 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 1 efter rubriken i kapitel 6.8 klargörs att en tankcontainer tillverkad från den 1 januari 2030 som är godkänd i enlighet med kapitel 6.8, inte samtidigt får godkännas enligt kapitel 6.7.

Till detta införs en ny övergångsbestämmelse 1.6.4.71 som anger att detta gäller vid nästa återkommande kontroll som sker efter den 1 juli 2031.

I 6.8.2.1.29 görs en ändring i vänstra kolumnen för cisternvagnar. Det anges att bestämmelserna i 7.1.2.1.4 och konstruktionskraven i UTP WAG, bilag I, avsnitt D, ska tillämpas för att begränsa effekterna av kollisioner.

Datum  
2026-06-11

Diarienummer  
MCF 2026-00871 MCF 2026-00872

Till detta tillkommer en ändring i övergångsbestämmelse i 1.6.3.36 för cisternvagnar som tillverkats före 2011 som saknar denna utrustning.

I 6.8.2.2.12, under avsnittet för utrustning, gällande alla klasser, anges en ny bestämmelse som avser installation av elektriska värmesystem. Om ett sådant installeras ska alla elektriska kretsar vara skyddade genom säkringar eller automatiska brytare. Värmesystem som drivs av extern, jordad strömkälla, ska vara utrustade med en jordfelsbrytare med en utlösningsström på mindre än 100 mA.

I 6.8.2.2.13 införs bestämmelser för installation av elskåp. Dessa får inte ha direkt anslutning till tankens insida och ska ge ett skydd som motsvarar minst IP 56 enligt IEC 144 eller IEC 529.

För ovanstående 6.8.2.2.12 och 6.8.2.2.13 införs en ny övergångsbestämmelse i ADR under 1.6.3.63, för fasta tankar (tankfordon), avmonterbara tankar och batterifordon och för tankcontainrar i 1.6.4.67. I RID införs samma övergångsbestämmelse under 1.6.4.67 för tankcontainrar.

Under avsnittet för kontroll och provning görs ett antal förtydliganden och ändringar. I 6.8.2.4.3 förtydligas att om det fastslagna datumet för den mellanliggande kontrollen har passerats ska en mellanliggande eller återkommande kontroll enligt 6.8.2.4.2 utföras.

Det införs i 6.8.2.4.4 bestämmelser som förtydligar vad som gäller vid byte av utrustning i samband med underhåll. Det framgår att när serviceutrustning för tankar ersätts med utrustning som inte anges i tankens typgodkännande, ska tanken genomgå en revisionskontroll utan att ett kompletterande intyg för modifieringen utfärdas enligt 6.8.2.3.4, förutsatt att utrustningen uppfyller vissa krav.

I tabellen för konstruktion och tillverkning under 6.8.2.6.1 sker en översyn och några ändringar av obligatoriska standarder. Detsamma gäller tabellen med standarder som avser typprovning, kontroll och provning.

I 6.8.3.1.6, som avser särskilda bestämmelser för klass 2, införs bestämmelser för att förhindra skador och korrosion på



Datum 2026-06-11 Diarienummer MCF 2026-00871 MCF 2026-00872

batterifordon/batterivagnar, med sömlösa gasflaskor eller storflaskor av stål.

Till detta tillkommer övergångsbestämmelse 1.6.3.65 i ADR som förtydligar att 6.8.3.1.6 endast tillämpas på nytillverkade batterifordon.

Generellt för 6.8.3.2, som rör utrustning för tankar avsedda för transport av komprimerade, kondenserade och lösta gaser, har det gjorts en stor omstrukturering för att göra avsnittet mer lättläst och logiskt. Delavsnittet är omnumrerat och några tillägg har även gjorts under arbetet med att se över hela avsnittet.

I 6.8.3.2.2 görs ett förtydligande för utrustningsdetaljer för tankar avsedda för transport av kylda kondenserade gaser. Förtydligandet lyder att fyllnings- eller tömningsöppningar i botten ska vara utrustade med tre av varandra oberoende förslutningar monterade i serie.

Ytterligare förtydligande görs för fyllnings- och tömningsanslutning till ångfasen upptill i tankskalet under 6.8.3.2.2.2. För icke brandfarliga gaser ska tanken vara försedda med två förslutningsanordningar kopplade i serie. För brandfarliga gaser ska tanken vara försedda med tre förslutningsanordningar kopplade i serie.

Det införs ett nytt stycke för kontroll av elementen på batterivagn/batterifordon och MEG-containerar i 6.8.3.4.12. Det framgår bl.a. att femårsintervallen för kontrollen av själva batterivagnen/batterifordonet och MEG-containern är oberoende av den återkommande kontrollen av elementen. Det införs en hänvisning till relevanta avsnitt för kontroll av elementen.

Under 6.8.3.4.13, för första kontroll, förtydligas det att element (gasflaskbehållare eller storflaskbehållare och deras förslutningar) vilka redan har genomgått en täthetsprovning vid den första kontrollen och provningen enligt 6.2.3.4.1, inte behöver täthetsprovas om det kan säkerställas att elementen och deras förslutningar inte har demonterats innan montering av batterivagnen/batterifordonet eller MEG-containern.

I 6.8.3.4.14 införs bestämmelser för utökat kontrollintervall för sömlösa gasflaskor och storflaskor av stål, vid transport av UN 1046 och 1049 när dessa utgör element i batterifordon. Intervallet mellan återkommande kontroller, får förlängas till 15 år från datumet för den första eller senaste

Datum 2026-06-11 Diarienummer MCF 2026-00871 MCF 2026-00872

återkommande kontrollen av elementen, vid en femårskontroll av batterifordonet. Där anges vilka villkor som ska uppfyllas för en förlängning av kontrollintervallet.

I 6.8.3.5.11 anges det nya märkningskravet i de fall ovanstående element beviljats utökat kontrollintervall.

I 6.8.4 (b) stryks särbestämmelse TE26 och istället görs en hänvisning till 6.8.3.2.1.4 som säger att snabbstängande ventiler ska stängas automatiskt i händelse av att tanken råkar i oavsiktlig rörelse eller brand.

Under särbestämmelserna i 6.8.4 (b) görs en ändring för TE22 som innebär att det görs en ny hänvisning. TE22 stryks och ersätts av särbestämmelse för vagnsutrustning WE2 i 7.1.2.2.

Till detta tillkommer övergångsbestämmelse 1.6.3.27 samt 1.6.3.62.

TE25, som anger åtgärder för att förhindra buffertklättring, får en ny anmärkning som anger att den tidigare särbestämmelsen TE25 (a) har ersatts av särbestämmelse för vagnsutrustning WE3 i 7.1.2.2.

Till ändringen tillkommer övergångsbestämmelse 1.6.3.32 samt en bilaga placerad sist i kapitel 6.8 som återger särbestämmelserna TE22 och TE25 utifrån lydelsen i RID-S 2025 tillsammans med en tabell över de UN-nummer som var tilldelade dessa särbestämmelser. Vagnar som omfattas av övergångsbestämmelserna har lång livslängd. Dessutom kan vagnar godkännas enligt äldre bestämmelser till och med den 31 december 2032. För användarvänlighetens skull återges

Datum  
2026-06-11

Diarienummer  
MCF 2026-00871    MCF 2026-00872

därför särbestämmelserna TE22 och  
TE25 som information i nämnda bilaga.

I 6.8.4 (c) införs särbestämmelse TA6 för UN 2672, ammoniaklösning, som innebär att ämnet får transporteras i en tank som är godkänd för transport av UN-nummer 2073, ammoniaklösning. UN 2672 är en lösning med lägre koncentration ammoniak än UN 2073.

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

I syfte att harmonisera bestämmelserna med FN-rekommendationerna genomförs omfattande ändringar i flera delar av kapitel 6.9. Bland annat införs ett nytt delavsnitt, 6.9.3, med bestämmelser om konstruktion, tillverkning, kontroll och provning av FRP-driftutrustning för UN-tankar.

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

I 6.11.3.1.1, som reglerar konstruktion och tillverkning av bulkcontainrar, införs en ny standard. I samband med detta införs även en ny övergångsbestämmelse, 1.6.1.60, som innebär att bulkcontainrar som uppfyller specifikationerna och provningskraven i ISO 1496-4:1991 får fortsätta att användas fram till och med den 31 december 2034. Även 6.11.3.1.2 uppdateras med en ny standard.

### **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

De tekniska kraven som gäller för vagnar har omstrukturerats och flyttats från RID till de enhetliga tekniska föreskrifterna (Uniform Technical Prescription) gällande för delsystemet Rullande materiel – Godsvagnar i enlighet med enhetliga rättsregler för validering av tekniska standarder och antagande av

Datum  
2026-06-11

Diarienummer  
MCF 2026-00871    MCF 2026-00872

enhetliga tekniska föreskrifter för järnvägsmateriel avsedd att nyttjas i internationell trafik (APTU - bihang F till COTIF) (UTP WAG) och EU:s förordning 321/2013 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Rullande materiel – godsvagnar i Europeiska unionens järnvägssystem och om upphävande av kommissionens beslut 2006/861/EG (TSD Godsvagnar).

I avsnitten 7.1.1 och 7.1.2 införs istället övergripande mål om säkerheten som gäller för tillverkning av vagnar för transport av farligt gods och för specifika slag av farligt gods, framförallt transport av gas i cisternvagnar eller explosiva ämnen och föremål. De specifika tekniska kraven som ska vara uppfyllda är däremot överflyttade från RID till UTP WAG och TSD Godsvagnar.

I tabell A i del 3 införs en ny kolumn (14) för särbestämmelser för vagnsutrustning (WE). I denna kolumn anges vilka särbestämmelser för vagnsutrustning som gäller för det specifika slaget av farligt gods. Betydelsen av särbestämmelsen och de tillhörande övergripande målen för säkerheten framgår av avsnitt 7.1.2. Som nämnts tidigare hänvisar RID och genom respektive särbestämmelse till tillämpliga krav i UTP WAG och TSD Godsvagnar för att uppfylla kraven i RID.

Det är den bedömande enheten (assessing entity) som bedömer vagnens överensstämmelse med särbestämmelser för vagnsutrustning.

Vagnar som har utrustats enligt en särbestämmelse för vagnsutrustning ska dessutom märkas med motsvarande särbestämmelser, exempelvis. WE3.

Datum  
2026-06-11

Diarienummer  
MCF 2026-00871    MCF 2026-00872

Tekniska krav som flyttas från RID till UTP WAG och TSD Godsvagnar omfattar bl.a. att vagnar ska kunna motstå normala driftpåkänningar, att vagnar ska vara anpassade i förhållande till de områden de ska användas i (exempelvis. ATEX), anordningar som förhindrar eller begränsar effekter av buffertklättring, frivilliga anordningar som begränsar konsekvenser av urspårning eller förhindrar urspårning, att utrusta vagnar med energiupptagningsselement och att utrusta vagnar med gnistskyddsplåtar. Denna överflyttning av tekniska krav förutsätter att OTIF:s arbetsgrupp för UTP WAG antar nödvändiga ändringar vid deras kommande möte i juni 2026. Arbetsgruppen förväntas anta ändringarna och TSD Godsvagnar har redan anpassats.

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

I bestämmelser om försiktighetsåtgärder som ska vidtas för livsmedel, andra konsumtionsvaror och djurfoder i 7.5.4, tas ett antal UN-nummer bort i andra stycket och i punkten (b) och istället hänvisas till särbestämmelse CV28/CW28.

I 7.5.7.2 som handlar om hantering och stuvning tillkommer bestämmelser om stapling av kollin. Normalt sett ska kollin staplas i samma riktning som de hade vid staplingsprovet för provning av typgodkända förpackningar. Det införs dessutom en anmärkning som ger information om att staplingsprovningen oftast genomförs på ovansidan av förpackningen.

Datum  
2026-06-11

Diarienummer  
MCF 2026-00871    MCF 2026-00872

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

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

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

I 8.1.2.2 tas kravet bort på att godkännandecertifikat (enligt 9.1.3) för släpvagnen måste finnas i förarhytten. Certifikatet får alltså finnas på släpvagnen förutsatt att det hålls lättillgängligt på släpvagnen och är väderskyddat.

### Kapitel 8.2 – Bestämmelser för fordonsbesättningens utbildning

Det sker ett antal förändringar avseende utbildning. Det införs bland annat definitioner för "e-learning" som handlar om asynkron undervisning och "distansutbildning" som är synkron undervisning. "E-learning" asynkron är undervisning som genomförs med informations- och kommunikationsteknik (ICT) där elever och lärare är åtskilda i både tid och rum. "Distansutbildning" synkron är undervisning som genomförs med informations- och kommunikationsteknik (ICT) där elever och lärare kommunicerar i realtid, men deltar från olika platser.

Dessutom anges i 8.2.2.4.3 att förstagångsutbildningen får ske på plats, som distansutbildning eller en kombination

Datum 2026-06-11 Diarienummer MCF 2026-00871 MCF 2026-00872

av dessa. De individuella praktiska övningarna enligt 8.2.2.3.8 får endast genomföras på plats.

För repetitionsutbildningen anges i 8.2.2.5.4 att den får omfatta undervisning på plats, distansutbildning, e-learning eller en kombination av dessa. Individuella praktiska övningar enligt 8.2.2.3.8 får endast genomföras på plats. Den teoretiska delen av utbildningen får inte genomföras helt och hållet som e-learning (se även del 20).

## **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 tabellen för avsnitt 9.2.1.1 görs mindre justeringar gällande kraven för strömbrytning, termiskt skydd för tillsatsbromssystem samt elektriska drivlinor. Tabellen uppdateras även med anledning av införandet av ett nytt krav på system för däcktrycksövervakning.

### Kapitel 9.2 – Bestämmelser för tillverkning av fordon

I avsnitt 9.2.2.8.2 införs ett krav på att fordon som är utrustade med kameraövervakningssystem enligt UN-reglemente nr 46 ska vara försedda med en kompletterande kontrollutrustning installerad utanför hytten. I avsnitt 9.2.4.5.3 genomförs mindre ändringar av kraven för

Datum  
2026-06-11

Diarienummer  
MCF 2026-00871    MCF 2026-00872

avstängningsanordningar på  
vätgasbehållare, och i avsnitt 9.2.9 införs ett  
nytt krav på system för  
däcktrycksövervakning.

Kapitel 9.7 – Tillägsbestämmelser för  
tankfordon (fasta tankar), batterifordon och  
kompleta 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 avsnitt 9.7.6 om bakre skydd hos fordon  
införs text och bilder i syfte att förtydliga  
kraven på stötfångare som monteras bak på  
fordonet. Dessutom införs en ny  
övergångsbestämmelse, 1.6.5.29, som  
innebär att fordon som registrerats före den  
1 januari 2029 och som inte uppfyller de nya  
kraven i avsnitt 9.7.6 får fortsätta att  
användas.

I 9.7.9.1 införs en hänvisning till  
UN-reglemente nr 181 för  
brandsläckningssystem i motorutrymmen,  
vilket fordonen ska uppfylla. En ny  
övergångsbestämmelse, 1.6.5.32, införs  
också. Den medger att EX/III-fordon som  
registrerats före den 1 januari 2029 och som  
inte uppfyller de nya kraven i 9.7.6 får  
fortsätta att användas.

I nya 9.7.9.3 förtydligas vad som anses  
uppfylla kraven på termiskt skydd enligt  
9.7.9.2.

I ett nytt delavsnitt 9.7.10 införs  
bestämmelser för elsystem avsedda för  
strömförsörjning av tillbehör och andra



Datum  
2026-06-11

Diarienummer  
MCF 2026-00871 MCF 2026-00872

elektriska system via ett laddningsbart elektriskt energilagringssystem för karosspåbyggnaden (B-REESS). B-REESS ska uppfylla vissa bestämmelser om REESS i UN-reglemente nr 100. I anslutning till detta införs även en ny övergångsbestämmelse, 1.6.5.31.

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

I avsnitt 9.8.5 om bakre skydd hos fordon införs text i syfte att förtydliga kraven på stötfångare som monteras bak på fordonet. Dessutom införs en ny övergångsbestämmelse, 1.6.5.30, som innebär att fordon som registrerats före den 1 januari 2029 och som inte uppfyller de nya kraven i avsnitt 9.8.5 får fortsätta att användas.

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

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

I del 11 görs ett tillägg av UN 3475 Etanol- och bensinblandning vid användning av lastplan.

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

##### **Del 10**

I 10.6 tas de generella bestämmelserna om lastsäkring bort. Lastsäkring regleras redan i generella termer genom de internationella kraven i avsnitt 7.5.7.1 i RID. De nationella bestämmelserna blir därför en onödig dubbelreglering och kan därför strykas.

Datum  
2026-06-11

Diarienummer  
MCF 2026-00871 MCF 2026-00872

## **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 26 maj 2026. I ADR 2027 kommer den att vara ytterligare uppdaterad och innehålla de avtal som Sverige har undertecknat fram till och med oktober 2026. För att få aktuell information om giltiga multilaterala avtal eller för vilka avtal som giltigheten har löpt ut efter detta datum hänvisar myndigheten till [www.mcf.se/farligtgoods](http://www.mcf.se/farligtgoods). Multilaterala avtal ger möjlighet till avsteg från bestämmelserna i ADR enbart i de länder som undertecknat avtalen.

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

I del 20, avsnitt 20.4.3 ändras benämningen av "webbutbildning" till "e-learning" för att harmonisera texten med den nya definitionen som införs i kapitel 8.2. Därtill förtydligas vad en e-learning ska innehålla, hur den ska utformas samt hur kunskapen hos den som genomför den säkerställs. Egentligen ingen förändring i sak men det blir en tydligare bestämmelse om vad som krävs.

I avsnitt 20.5.4 revideras texten avseende de identitetshandlingar som godtas av Trafikverket Förarprov vid examination.

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

### Kapitel 18.2 – Multilaterala avtal

Tabellen i detta kapitel innehåller de avtal som Sverige har undertecknat fram till och med den 26 maj 2026. I RID 2027 kommer den att vara ytterligare uppdaterad och innehålla de avtal som Sverige har undertecknat fram till och med oktober 2026. För att få aktuell information om giltiga multilaterala avtal eller för vilka avtal som giltigheten har löpt ut efter detta datum hänvisar myndigheten till [www.mcf.se/farligtgoods](http://www.mcf.se/farligtgoods). Multilaterala avtal ger möjlighet till avsteg från bestämmelserna i RID enbart i de länder som undertecknat avtalen.

Datum 2026-06-11 Diarienummer MCF 2026-00871 MCF 2026-00872

Nya definitioner införs också av samma anledning.

I ett nytt avsnitt 20.5.6 införs ett krav, som Trafikverket Förarprov ställer vid alla kunskapsprov, att provskrivare försäkrar på heder och samvete att inte använda otillåtna hjälpmedel eller vilseleda vid provet. Bestämmelsen är en harmonisering med de bestämmelser Trafikverket tillämpar vid förarproven.

Det införs en text i ett nytt avsnitt 20.5.7 om att personliga saker ska placeras på anvisad plats vid provet och att mobiltelefon och annan otillåten utrustning är avstängd. Bestämmelsen är även denna en harmonisering med de bestämmelser som tillämpas av Trafikverket Förarprov vid samtliga kunskapsprov.

I avsnitt 20.5.10 revideras texten och det läggs även till hinder för prov så att bestämmelsen harmoniseras med de bestämmelser som Trafikverket Förarprov tillämpar vid alla kunskapsprov. Även ett allmänt råd införs i kapitel 20.6 med ett exempel på vad ett hinder för prov, på grund av annan omständighet, kan vara.

## Del 21 Övriga bestämmelser

### 21.1 Lastsäkring

I 21.1 om lastsäkring görs en strykning av andra stycket som berör kombitrafik och tredje stycket som anger att Transportstyrelsens regler gäller vid sjötransport. Ändringen i andra stycket motiveras med att lastsäkring redan regleras genom avsnitt 7.5.7.1. Branschen har även uppmärksammat att kraven i andra stycket

### 21.1 Lastsäkring

I RID-S stryks hela 21.1 eftersom lastsäkring redan regleras internationellt genom avsnitt 7.5.7. UIC:s lastsäkringsriktlinjer som hänvisas till i fotnot 3 i avsnitt 7.5.7 finns även översatta och tillgängliga på svenska genom TÅGDOK, utgiven av Tågföretagen. Branschen har även

Datum 2026-06-11 Diarienummer MCF 2026-00871 MCF 2026-00872

är otydliga genom hänvisningen till TSFS 2017:25 och därför bör tas bort i sin helhet. Det tredje stycket anses vara information som inte behöver anges.

Första stycket i 21.1 kvarstår efter tydligt önskemål från Polismyndigheten. Detta då första stycket hänvisar till TSFS 2017:25 som exempel på en godtagen metod att säkra last med farligt gods enligt avsnitt 7.5.7 och att detta exempel är öppen information som inte innebär en kostnad. I de internationella bestämmelserna under 7.5.7 anges EN 12195-1:2010 som exempel på att uppfylla lastsäkringsbestämmelserna men denna standard är förenad med en kostnad som försvårar tillsynsmyndigheternas arbete vid kontroll.

uppmärksammat att kraven i andra stycket är otydliga genom hänvisningen till TSFS 2017:25 och därför bör tas bort i sin helhet. Det tredje stycket anses vara information som inte behöver anges.

## 21.2 Konstruktion och tillverkning av UN-tankar

I 21.2 tas SIS Handbok 850, Transportbehållare för farligt gods, bort som exempel på godkänd tryckkärlskod enligt 6.7.2.2.1, 6.7.3.2.1 och 6.7.4.2.1 i ADR -S och RID-S. SIS handbok 850 är ogiltig och inte längre allmänt tillgänglig. Handboken kan därför inte längre utgöra exempel på godkänd tryckkärlskod.

## **Del 23 Ackreditering av organ som ska utföra certifiering av förpackningar, IBC-behållare och storförpackningar för transport av farligt gods**

I ADR-S och RID-S regleras vilka olika typer av förpackningar, IBC-behållare och storförpackningar som får användas för transport av farligt gods samt vilka egenskaper de ska ha. De ska genomgå bestämda provningar med godkänt resultat och, mot bakgrund av provningarna, vara godkända för att få användas för transport av farligt gods.

I dagens regler i ADR-S och RID-S saknas krav på de verksamheter som ska bedöma och godkänna förpackningar. Formerna för att utse sådana verksamheter blir därför en uppgift att bestämma för respektive fördragspart till ADR och RID samt varje medlemsstat i EU.

I samband med Sveriges anslutning till EES-avtalet beslutade riksdagen att tillämpa ett öppet system för provning, kontroll och godkännande av produkter, vilket skulle baseras

Datum  
2026-06-11

Diarienummer  
MCF 2026-00871 MCF 2026-00872

på ackreditering av verksamheten. Produkter ska därmed godkännas och kontrolleras av självständiga organ och i konkurrens.

Med anledning av detta anges i 9 § förordningen (2006:311) om transport av farligt gods, att behöriga organ för teknisk kontroll ska vara ackrediterade enligt lagen om teknisk kontroll. Myndigheten för civilt försvar har vidare i 5 § i ADR-S och 6 § RID-S reglerat de avsnitt i ADR-S och RID-S där kontroll, bedömning eller motsvarande, ska utföras av sådana behöriga organ.

För bedömning och godkännande av förpackningar, IBC-behållare och storförpackningar för transport av farligt gods på land har Myndigheten för civilt försvar, tidigare Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, beslutat särskilda föreskrifter som sådana behöriga organ ska uppfylla för att få utföra uppgifterna.

Föreskrifterna benämns 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. I Sverige är enbart RISE ackrediterat organ enligt MSBFS 2009:5.

I samband med Sveriges anslutning till EES-avtalet beslutade riksdagen att börja tillämpa ett öppet system för provning, kontroll och godkännande av produkter, vilket skulle baseras på ackreditering av certifieringsorgan.

Genom det öppna systemet utförs sedan dess certifiering av produkter av självständiga, oberoende organ och i konkurrens.

Föreslagna bestämmelser innehåller samma principer för ett öppet system för certifiering av produkter som MSBFS 2009:5. Således ska organ som ska utföra bedömning och godkännande av förpackningar, IBC-behållare och storförpackningar vara ackrediterade enligt föreslagna bestämmelser och enligt lagen om teknisk kontroll. Bedömning och godkännande sker även fortsättningsvis i konkurrens.

Myndigheten föreslår att överföra dagens bestämmelser som finns i MSBFS 2009:5 till ny del 23 i både ADR-S och RID-S. Detta görs för att förenkla för användarna att ha bestämmelserna om farligt gods mer samlat. Dessutom innebär detta förfarande att bestämmelserna mer kontinuerligt kan revideras om så skulle krävas. Dagens föreskrift MSBFS 2009:5 föreslås att upphöra att gälla den 1 juli 2027. Innehållet i kommande del 23 motsvarar i stort sett dagens innehåll i MSBFS 2009:5. Det sker ett fåtal ändringar för att uppdatera bestämmelserna.

Myndigheten har tagit fram detta förslag i samverkan med Swedac. Ackreditering av certifieringsorgan sker enligt Swedacs gällande föreskrifter och allmänna råd, STAFS 2020:1 och ändringsföreskrift STAFS 2025:2, om ackreditering av organ som certifierar produkter. Enligt 3 § Swedacs föreskrifter och allmänna råd (STAFS 2020:1) om

Datum 2026-06-11 Diarienummer MCF 2026-00871 MCF 2026-00872

ackreditering ackrediterar Swedac organ för bedömning av överensstämmelse enligt sådana krav som anges i harmoniserade standarder och eventuella ytterligare krav som avses i artikel 2.10 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93. Standarden ISO/IEC 17065 – krav på organ som certifierar produkter, processer och tjänster är en harmoniserad standard som ska följas vid ackreditering av organ som certifierar produkter. Detta innebär att denna standard tillämpas vid ackreditering av organ som ska utföra certifiering av förpackningar, IBC-behållare och storförpackningar för transport av farligt gods.

Nedan återges paragrafer i MSBFS 2009:5 och var texten i dessa paragrafer föreslås anges i kommande del 23.

|     |        |
|-----|--------|
| 1 § | 23.1   |
| 2 § | 23.2   |
| 3 § | 23.3   |
| 4 § | 23.4.1 |
| 5 § | 23.4.2 |
| 6 § | utgår  |
| 7 § | 23.5.1 |
| 8 § | 23.5.2 |
| 9 § | 23.5.3 |

I 23.1 anges de inledande bestämmelserna. De motsvarar i huvudsak de bestämmelser som fanns i 1 § i MSBFS 2009:5. Tillämpningsområdet tydliggörs genom att bestämmelserna gäller för ackreditering av organ som ska utföra certifiering av förpackningar, IBC-behållare och storförpackningar och där behörigt organ kommer att utpekas i de inledande paragraferna enligt 5 § i ADR-S och 6 § i RID-S. Ändringen motiveras av att nya internationella beslut lett till ytterligare bestämmelser i kapitel 4.1 ska utföras av organ som utför certifiering av förpackningar, IBC-behållare och storförpackningar. Det kan i framtiden tas internationella beslut som kopplar organ som ska utföra certifiering av förpackningar, IBC-behållare och storförpackningar till andra delar i ADR-S och RID-S.

Bestämmelserna i 23.2 om definitioner motsvarar helt 2 §, förutom en ny lydelse på certifieringsorgan som införs i samverkan med Swedac.

I 23.3 återfinns bestämmelserna om certifieringsorganets verksamhetsområde. Dessa överensstämmer med 3 §, med skillnaden att listade författningar uppdateras till nu gällande författningar.

I 23.4.1 förs bestämmelserna i 4 § utan ändring, rörande certifieringsorganets ansvarspersoner.

Datum  
2026-06-11

Diarienummer  
MCF 2026-00871    MCF 2026-00872

I 23.4.2 förs bestämmelserna från 5 § punkt 1 över utan ändring, rörande teknisk kompetens om personal inför certifiering och efterkontroll. Däremot överförs inte bestämmelserna från 5 § punkt 2 och 3. Punkt 2 och punkt 3 i MSBFS 2009:5 anses redan vara uppfyllda då detta tas om hand av standarden ISO/IEC 17065:2012 Bedömning av överensstämmelse - Krav på organ som certifierar produkter, processer och tjänster ska följas. Enligt standarden ska personalen ha den kompetens som krävs för att bedöma och certifiera produkterna i fråga. Dessutom har det påpekats för myndigheten att det är mycket svårt för certifieringsorgan att kunna uppfylla kravet på minst ett års praktisk yrkesverksamhet samt att erfarenheten ska vara endera från tillverkning av aktuella objekt eller att certifieringsuppdrag har utförts under en erfaren handledare. I och med att standarden ISO/IEC 17065:2012 ska uppfyllas anser myndigheten att dessa krav är tillräckliga.

I 23.5 anges bestämmelser om arbetsmetoder. I 23.5.1 överförs bestämmelserna från tidigare 7 § rakt av. Detta handlar om certifikat om typgodkännande. Även bestämmelserna i 23.5.2 överförs från 8 § utan ändring och handlar om information som ska ges till myndigheten avseende transportsäkerhet. Slutligen så förs bestämmelserna från 9 § in i 23.5.3 utan någon ändring och detta berör dokumentation som ska arkiveras hos certifieringsorganet.

6 § i MSBFS 2009:5 förs inte över. Den utgår eftersom krav på tekniska instruktioner och metodbeskrivningar täcks in av att certifieringsorganet måste uppfylla detta via standarden ISO/IEC 17065:2012 Bedömning av överensstämmelse - Krav på organ som certifierar produkter, processer och tjänster. Därmed undviks dubbelreglering.