

Sektionen för hantering av farligt gods och brandfarlig vara
Sektionen för industriella risker

Transport av farligt gods eller annan lagstiftning

Myndigheten för civilt försvar får en del frågor om när en transport av farligt gods kan anses som påbörjad respektive avslutad. Detta gäller särskilt gränsdragning mot bestämmelser som gäller för lagring.

När lagen (2006:263) om transport av farligt gods (LFG) tillämpas så gäller inte lagen (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor (LBE). Det är syftet med transporten, eller den del av transporten som bedöms, som är avgörande för om den omfattas av LFG eller av LBE.

När det gäller gränsdragningen mellan LFG och lagen (1999:381) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor (Sevesolagstiftningen) så är syftet med transporten, eller den del av transporten som bedöms, avgörande för om den omfattas av transportreglerna eller av Sevesolagstiftningen. Denna gränsdragning blir endast aktuell för transporter utanför en Sevesoverksamhet. Transporter inom en Sevesoverksamhet omfattas alltid av Sevesolagstiftningen.

Miljöbalken (1998:808) och lagen (2003:778) om skydd mot olyckor (LSO) gäller dock parallellt med lagen om transport av farligt gods.



Datum
2026-03-31

Ärendenummer
MCF 2026-04979

Transportens slut

Frågan om när transporten upphör är av betydelse både när godset når sin slutdestination och i situationer när godset mellanlagras av olika anledningar. Av 3 § LFG framgår att med transport avses förflyttning av farligt gods med transportmedel samt sådan lastning, lossning, förvaring och annan hantering av det farliga godset som utgör ett led i förflyttningen. Som transport anses dock inte förflyttning endast inom ett område där det farliga godset tillverkas, lagras eller förbrukas.

Av propositionen 2005/06:51 s. 32 till LFG framgår följande:

” Ytterligare ett problem av avgränsningskaraktär är att avgöra när transporten är att anse som avslutad. Detta är av väsentlig betydelse för när andra författningar som reglerar skyddsaspekter kring farligt gods träder i kraft i stället för transportreglerna. Vidare är det bestämmande för om mottagaren av godset omfattas till exempel av reglerna om säkerhetsrådgivare (se avsnitt 5.5). Det är av stor betydelse för aktörerna på marknaden att veta vilket regelverk man har att rätta sig efter. Ett alternativ med internationella förebilder vore därför att fastställa tidsgränser för när godset övergår från att vara under transport till att förvaras enligt andra regler. Erfarenhetsmässigt leder emellertid sådana tidsgränser till beaktansvärda praktiska svårigheter. Några övertygande skäl för att införa sådana tidsgränser i det svenska regelverket finns därför inte. I stället får frågan med beaktande av lagens syfte lösas i varje särskilt fall.

I den utredning, SOU 2004:87, som föregick nuvarande LFG framgår bland annat detta:

” Den definition av begreppet transport som i dag finns i lagen är, tillsammans med lagens syfte, tillräcklig för att bestämma transportens slutpunkt. De definitioner som finns i vissa transportslags regelverk ansluter till denna definition. Detta måste anses vara tillräckligt för att ge ledning för avgöranden om när transporten är avslutad. Den närmare innebörden av begreppet får lösas utifrån varje praktisk situation och transportteknik mot bakgrund av lagens syfte.

Slutsatsen av det ovanstående är att det i varje enskilt fall och utifrån samtliga omständigheter får göras en prövning av om hanteringen av godset kan anses utgöra ett led i förflyttningen eller om transporten avslutats. Detta gäller även mellanlagring.



Datum
2026-03-31

Ärendenummer
MCF 2026-04979

När farligt gods når sin slutdestination är det normalt sett inget större problem att bestämma när transporten är slut. Transporten upphör när godset tagits emot och kvitterats och risken för godset övergått till mottagaren. I många fall befinner sig dock det mottagna godset fortfarande i sina tankar på fordon eller i cisternvagnar eller i andra större transportbehållare, så som tankcontainer, även efter att godset tagits emot. Av tekniska skäl kan exempelvis inte allt gods tas över till stationära tankar omedelbart utan lossning sker successivt. Den tid när godset successivt lossas bör då normalt sett också anses som ett led i transporten, dvs. transportreglerna är tillämpliga för hanteringen av det gods som lossas eller väntar på att lossas.

Om godset däremot blir kvar i tankar på fordon eller cisternvagnar eller andra transportbehållare, så som tankcontainer, en lite längre tid måste frågan om transportens avslut också prövas utifrån syftet med denna del av hanteringen. Om godset exempelvis är kvar i tankarna som används för transporten för att det inte finns kapacitet att ta emot godset, eller att mottagaren inte skaffat tillräcklig kapacitet att lossa större mängder gods, beror alltså inte den fortsatta hanteringen på faktorer som hör till transportens naturliga genomförande utan av andra skäl. I sådana fall kan inte den hanteringen anses utgöra ett led i förflyttningen, utan transporten får anses ha upphört. Motsvarande gäller för mellanlagring om gods mellanlagras exempelvis för att det saknas slutmottagare eller för att slutmottagaren inte har möjlighet att ta emot godset. Mellanlagringen är då inte ett led i transporten utan en lagring som sker av andra skäl.

I dessa gränsdragningsituationer bör i bedömningen också tas med att syftet med LFG är att åstadkomma säkra transporter, medan annan lagstiftning så som LBE eller Sevesolagen har till syfte att åstadkomma en säker hantering av farliga ämnen i en viss verksamhet. Tankar och transportbehållare som under längre tid befinner sig vid en verksamhet som faller under annan lagstiftning som LBE eller Sevesolagen, påverkar risken och konsekvensen för olyckor i den verksamheten och det är alltså även med hänsyn till lagarnas olika syfte, rimligt att farligt gods som står uppställt en lite längre tid inte längre anses vara under transport i lagens mening.

För att underlätta för olika aktörer i samhället presenteras nedan några exempel på när en transport kan anses som avslutad eller inte. Observera att detta är Myndigheten för civilt försvars tolkning och att de olika exemplen inte har varit föremål för rättslig prövning.

Datum
2026-03-31

Ärendenummer
MCF 2026-04979

Transport eller lagring?

Exempel 1

Ett företag köper in väteperoxid i koncentration av 70 % som transporteras i cisternvagnar. När vagnarna kommer in på industrins område pumpas väteperoxiden över till en blandningsstation där den späds till 50 %. Efter spädningen lastas väteperoxiden över till tankfordon för transport ut till kund.

Slutsats

När väteperoxiden har lossats till anläggningen där spädning sker tar järnvägstransporten slut. Verksamheten har då tagit godset i sin besittning och en hantering, i detta fall en spädning, av godset sker. Denna hantering av väteperoxiden omfattas inte av LFG. Med besittning avses att godset faktiskt innehåses av mottagaren och att det befinner sig under dennes omedelbara kontroll och risken för godset övergått till mottagaren. När den utspädda väteperoxiden sedan lastas över till tankfordonet påbörjas en ny transport. Även själva lastningsmomentet omfattas av LFG.



Hantering (spädning) omfattas alltså inte av begreppet mellanlagring ("temporär förvaring") enligt reglerna om farligt gods och är därför inte ett led i en sammanhängande transport. Exemplet beskriver således två separata transporter.

Exempel 2

Ett företag har beställt farligt gods i cisternvagnar till sin verksamhet. När leveransen kommer saknas mottagningskapacitet och cisternvagnarna lämnas därför kvar på ett spår utanför grindarna till anläggningens område.

Hur betraktas vagnarna i detta fall?

- Är vagnarna fortfarande under transport?
- Är vagnarna en lagring tillhörande anläggningen?

Slutsats

När vagnen ställs upp och lämnas utanför anläggningsområdet så har företaget tagit godset i sin besittning. Syftet med uppställning har inte med transporten att göra utan sker för att det inte finns lagringskapacitet. Transporten är därför slut och godset i cisternvagnarna övergår från att vara under transport till att lagras.

Datum
2026-03-31

Ärendenummer
MCF 2026-04979

Att använda vagnar i lagringssyfte, till exempel för att mottagningskapacitet saknas, innebär alltså att bestämmelser om lagring ska tillämpas. Om en transport avslutas som beskrivs ovan men en eller flera vagnar lämnas utanför en anläggning för att senare föras in av mottagaren (företaget) är detta att jämföras med en intern transport. Införsel av vagnarna kan anses vara en del av hanteringen. Även lossningen blir i detta fall en del av hanteringen.

Exempel 3

För att få ett jämnare arbetsflöde förbereder ett företag sina transporter genom att fylla tankcontainrar med farligt gods inne på sitt område. Tankcontainrarna blir sedan ståendes innan de hämtas för leverans ut till kund. När själva förflyttningen ska påbörjas är ännu inte bestämt.

Slutsats

Trots att lastning (fyllning) av tankcontainrarna har skett så har inte själva förflyttningen av tankcontainrarna påbörjats. Lagring av farligt gods i tankcontainrar som ”i förväg” fyllts för att effektivisera hanteringen, omfattas inte av LFG. De omfattas istället av bestämmelserna för lagring, då hanteringen sker inom företaget (verksamheten).

Enligt 7 § LFG ska lagen tillämpas på förberedelse inför transport av farligt gods. Åtgärderna som avses som förberedelser ska lägga grunden till en säker transport. Exempel på förberedande åtgärder är klassificering, val av inneslutning, fyllning, upprättande av transporthandlingar, märkning och etikettering. Lastningsmomentet omfattas alltså av LFG, men den lagring av godset som sker och som beskrivs ovan anses däremot inte ingå i de förberedande åtgärder som LFG avser.

Exempel 4

Carry Transport AB transporterar regelbundet gasol i cisternvagn från Göteborg till hamnen i Karlstad. När transporten anländer Karlstad ställs vagnarna upp på ett av hamnens stickspår inne på hamnområdet.

Situationen är den att Carry Transport i princip konstant har åtminstone en cisternvagn med gasol stående på stickspåret. Flera gånger i veckan tappas vagnarna ur (läktras) till Carry Transports egna vägfordon för vidare transport till slutkund (mottagare) när denne har kapacitet att ta hand om och lagra godset. Det är även ett annat åkeri som hämtar gasol från dessa vagnar.



Datum
2026-03-31

Ärendenummer
MCF 2026-04979

Innan vagnen är tömd så kommer nästa cisternvagn fylld med gasol in på hamnområdet så att det alltid ska finnas gasol att hämta.

Transporthandlingarna som utfärdats anger Carry Transport AB i Göteborg som avsändare. Som mottagare i handlingarna anges respektive slutkund. Det utfärdas alltså inga nya transporthandlingar när transporten lämnar Karlstads hamn. Transporthandlingarna utformas på samma sätt oavsett om det är Carry Transport AB i Karlstad eller det andra åkeriet som hämtar gasol i Karlstads hamn. Kunderna är alltså kända i förväg, men de önskar endast leverans när de har kapacitet att ta emot godset.

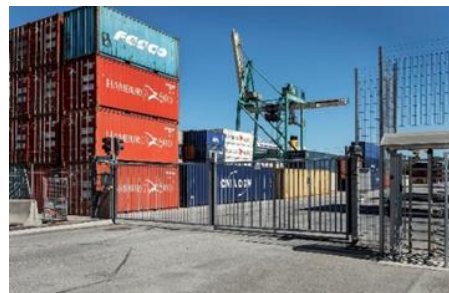
Slutsats

Orsaken till att vagnarna står lastade i hamnen är att kunden inte vill, eller inte har kapacitet att själva ta emot godset direkt. Detta innebär att den första transporten tar slut när cisternvagnen ställs upp inne på hamnområdet. När gasolen förvaras i hamnområdet med syfte att invänta en beställning från slutkunden bryts transportkedjan.

Gasolen i cisternvagnen innefattas alltså inte av det som LFG avser som mellanlagring ("temporär förvaring"). Detta trots att godsdeklarationen anger slutkunden som mottagare och att gasolen "bara inväntar beställning" på att transporteras från hamnområdet ut till slutkund.

Myndigheten anser att cisternvagnen i hamnområdet fungerar som en "depå" och därmed omfattas inte lagringen av LFG utan bestämmelserna för hantering gäller.

Efter beställning från kund pumpas gasolen över till fordonet och en ny transport påbörjas. Själva lastningen till vägfordonet är förberedelser inför transport och omfattas av LFG.



Exempel 5

Ett företag säljer litiumbatterier som via sjötransport transporteras till mottagare vilka redan har beställt litiumbatterierna. Färdiga transporthandlingar har upprättats vilka följer lasten. Som mottagare i handlingarna anges respektive slutkund. Batterierna anländer till hamnen placerade på pallar som är lastade i containrar som står uppställda i hamnområdet i väntan på att fartyget kommer in och kan lastas.

Datum
2026-03-31

Ärendenummer
MCF 2026-04979

Slutsats

Sjötransporten av containrarna är redan bokad. I väntan på att fartyget ska anlända och kunna lastas ställs containrarna med litiumbatterier upp i hamnens område efter anvisningar från hamnpersonalen. Hur länge containrarna står i hamnens område är således helt beroende på omständigheterna kring fartygets ankomst, vilket kan variera på grund av till exempel väderförhållanden, men är utom det säljande företags/avsändarens kontroll. Myndigheten anser här att uppställningen av containrarna är ett led i en pågående transport (mellanlagring/"temporär förvaring"), och bestämmelserna i LFG ska därför tillämpas.

Exempel 6

NitrAb tillverkar och säljer ammoniumnitrat. Omsättningen är stor och man vet att beställningarna ofta innebär att stora volymer behöver avsändas med relativt kort varsel. För en smidig hantering och för att snabbt kunna transportera ammoniumnitrat till sina kunder har företaget upprättat ett lager inne på ett hamnområde. Här förvaras ammoniumnitrat i väntan på beställningar. Ammoniumnitrat är förpackad i typgodkända förpackningar och så långt det går iordningsställd för transport, bland annat märkta och etiketterade. För vissa av sändningarna är det redan klart vem mottagaren (kunden) är, medan det för andra iordningsställda sändningar ännu inte finns en specifik mottagare (kund). Gemensamt för båda fallen är dock att tidpunkten för när ammoniumnitrat ska lämna hamnen ännu inte är bestämd.

Slutsats

Trots att NitrAb har en hög omsättning på ammoniumnitrat i lagret i hamnen, används här hamnområdet som en "depå" i väntan på klartecken att godsets leverans ut till kund kan påbörjas. När ammoniumnitrat förvaras på lagret i hamnen har således transporten inte påbörjats, och ammoniumnitrat innefattas därför inte av det som LFG avser som mellanlagring ("temporär förvaring").

Myndigheten anser att lagringen av ammoniumnitrat i detta fall inte omfattas av LFG. Det är istället bestämmelser för hantering som gäller.

När godsets leveransdatum senare har bestämts och, i samband med att den slutliga hanteringen inför lastning tar vid, påbörjas en ny transport. Själva lastningsförfarandet samt eventuella övriga kvarstående förberedelser inför transporten omfattas då av LFG.

Se även exempel 3 och 4.