[start tittel]

ADR/RID

Landtransport av farlig gods

2025

ADR: Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route

(«Avtalen om internasjonal vegtransport av farlig gods»)

RID: Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses

(«Det internasjonale reglement for transport av farlig gods på jernbane»)

[start kolofon]

ISBN 978-82-450-5160-5

1. opplag 2025

Utgitt av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap© 2025 (www.dsb.no)

i samarbeid med Vigmostad & Bjørke AS

Sats: Bøk Oslo AS

Grafisk produksjon: John Grieg, Bergen

Kan bestilles hos:

Fagbokforlaget

Kanalveien 51

5068 Bergen

Tlf.: 55 38 88 00

ordre@fagbokforlaget.no

www.fagbokforlaget.no

Materialet er vernet etter åndsverkloven.

Uten uttrykkelig samtykke er eksemplarfremstilling   
bare tillatt når det er hjemlet i lov eller avtale med Kopinor.

Vigmostad & Bjørke AS er Miljøfyrtårn-sertifisert, og bøkene er produsert i miljøsertifiserte trykkerier.

[start forord]

Forord

ADR og RID er det internasjonale regelverket for transport av farlig gods på veg (ADR) og jernbane (RID). ADR og RID er gjort til norsk rett i forskrift 1 april 2009 nr. 384 om landtransport av farlig gods.

Forskrift om landtransport av farlig gods er gjengitt i denne boken. Det kan bli vedtatt endringer i forskriften etter at boken er utgitt. Den til enhver tid gjeldende forskriften er tilgjengelig (uten ADR og RID) på www.lovdata.no.

Denne boken inneholder en uoffisiell oversettelse av ADR og RID. Utgangspunktet for oversettelsen er den engelske teksten. Der ADR og RID forutsetter at opplysninger må eller kan gis på norsk, vil denne oversettelsen være dekkende.

Oversettelsen er et hjelpemiddel for å forstå innholdet i ADR og RID. Regelverket er publisert på https://unece.org/transport/dangerous-goods (ADR) og www.otif.org. (RID). For å få et bedre bilde, kan det ofte være nyttig å lese denne oversettelsen i sammenheng med det publiserte regelverket.

På www.dsb.no vil du også finne forskriften og veiledningen til denne. Der er en digital versjon av denne boken publisert, sammen med annen relevant informasjon om transport av farlig gods, og eventuelle rettelser.

ADR er avtalen om internasjonal vegtransport av farlig gods. I denne boken er «ADR» et synonym for vedlegg A og B til avtalen. Vedleggene inneholder selve transportbestemmelsene. Alle land som har undertegnet avtalen er forpliktet til å benytte disse bestemmelsene for internasjonale transporter.

RID er det internasjonale reglementet for transport av farlig gods på jernbane. Dette utgjør vedlegg C til konvensjonen om internasjonal jernbanetransport (COTIF). Regelverket er obligatorisk ved internasjonal godstransport på jernbane. DSB har valgt å samle oversettelsen av «ADR» og «RID» til en bok da disse to regelverkene er særskilt integrerte, med svært mange fellesbestemmelser. I flere andre land i Europa omfatter denne særskilte integrasjonen også ADN, som er felles europeiske bestemmelser for transport av farlig gods på indre vannveier (elver og kanaler). Hensikten med å integrere ADR, RID og ADN har blant annet vært å fremme multimodale transportløsninger.

ADR, RID og ADN harmoniseres med FNs regelverksmal for transport av farlig gods (UN Model Regulations). Dette sikrer integrasjon med internasjonalt regelverk for andre transportmåter som også er harmonisert mot regelverksmalen, slik som for eksempel bestemmelsene for internasjonal transport av farlig gods i luften (ICAO-TI) og til sjøs (IMDG).

ADR og RID er regelverk som revideres jevnlig og som kommer i ny utgave med virkning fra 1. januar i hvert oddetallsår. ADR blir formelt fastsatt (på fransk) av «UNECE WP.15». RID blir formelt fastsatt (på fransk) av «Commission d’experts du RID». ADR-avtalen, med vedlegg A og B, på fransk, engelsk og russisk, er tilgjengelig på http://www.unece.org/trans/danger/danger.html. COTIF-avtalen, inkludert RID, er tilgjengelig på fransk, tysk og engelsk, på www.otif.org.

ADR/RID inneholder mange referanser til internasjonale (ISO) og europeiske (EN) standarder. Disse er tilgjengelig fra Standard Norge. Mange av dem er også fastsatt som norsk standard og har da prefikset «NS-» foran den tittelen på standarden som står i ADR/RID.

DSB tar imot meldinger om eventuelle trykkfeil, oversettelsesfeil eller andre innspill til neste utgave av boken, med takk.

DIREKTORATET FOR SAMFUNNSSIKKERHET OG BEREDSKAP

Tønsberg

[start innfort]

Innhold

[start innledn]

Hvordan finne fram i boka

«ADR» – brukes i denne boken om vedlegg A og B til ADR-avtalen.

«RID» – brukes i denne boken om vedlegg C til COTIF-avtalen.

For å øke brukervennligheten er del 1–7 i ADR og RID flettet sammen i denne boken. Del 8–9 i denne boken gjelder bare ADR.

Tekst (del 1–9) som gjelder både ADR og RID er vist i samme font som denne setning.

Tekst (del 1–9) som gjelder bare ADR er vist i samme font som denne setning.

Tekst (NB: kun i del 1–7) som gjelder bare RID er vist i samme font som denne setning.

I tillegg vil det, flere steder, fremkomme av overskriften eller i det enkelte avsnitt et prefiks «ADR:» eller «RID:» foran de respektive tekstene.

Her følger en grov oversikt over hva som finnes hvor i ADR og RID:

Del 1 Alminnelige bestemmelser

Del 1 inneholder bestemmelser som er allmenngyldige for alt farlig gods. Avsnitt 1.1.3 inneholder ulike unntak fra ADR og RID, for eksempel noen unntak som gjelder for privatpersoner og bestemmelsene om særskilte unntak for «1.1.3 mengder». Kapittel 1.2 inneholder lister med definisjoner, måleenheter og forkortelser. Alminnelige bestemmelser om opplæring finnes 1 kapittel 1.3. Kapittel 1.4 inneholder bestemmelser om de enkelte aktørenes spesielle forpliktelser. Overgangsbestemmelser, for eksempel for kjøretøy og annet materiell finnes i kapittel 1.6. Kapittel 1.10 omhandler sikring av farlig gods.

Del 2 Klassifisering

Stoffer og gjenstander som har farlige egenskaper og som ikke er nevnt ved navn i tabell A i kapittel 3.2, skal klassifiseres (tilordnes til et navn og UN-nummer) i samsvar med bestemmelsene i del 2. Del 2 gir også utfyllende bestemmelser for klassifiseringene av mange stoffer og gjenstander som er nevnt ved navn i tabell A. Kapittel 2.1 inneholder generelle bestemmelser for klassifisering, kapittel 2.2 omhandler de enkelte klassene og kapittel 2.3 inneholder noen testmetoder.

Del 3 Liste over farlig gods, spesielle bestemmelser og unntak relatert til begrensede og unntatte mengder

Les først forklaringen til tabell A i avsnitt 3.2.1. Dersom man kjenner korrekt UN-nr (for eksempel fra tabell B) kan man i tabell A finne bestemmelser som er spesielle for det UN-nr. Kapittel 3.3 inneholder de spesielle bestemmelsene som det er referert til i kolonne 6 av tabell A. De to siste kapitlene omhandler forenklede bestemmelser for visse typer farlig gods som distribueres i mindre forpakninger.

Del 4 Emballasje, gassflasker og tanker – bruk

Angir rett valg av beholdere/omslutninger for farlig gods og bestemmelser for fylling og emballering.

– Kapittel 4.1 omhandler bruk av emballasje, inkludert IBC og storemballasje

4.1.4.1 P200 omhandler bruk av gassflasker

– Kapittel 4.2 omhandler bruk av multimodale tanker og UN-MEGCer

– Kapittel 4.3 omhandler bruk av tanker og MEGCer som ikke dekkes av 4.2 eller 4.4, samt batterikjøretøyer

– Kapittel 4.4 gjelder for bruk av tanker av fiberarmert plast (FRP) som ikke dekkes av 4.2

– Kapittel 4.5 gjelder bruk av slamsugere

– Kapittel 4.7 gjelder for bruk av mobile tilvirkningsenheter for eksplosiver (MEMU)

Del 5 Klargjøring for forsendelse

– Kapittel 5.2 omhandler merking og faresedler på kolli.

– Kapittel 5.3 omhandler merking og faresedler på kjøretøy.

– Kapittel 5.4 omhandler dokumentasjon, herunder; innhold i transportdokument og skriftlige instruksjoner til sjåføren.

– Kapittel 5.5 inneholder bestemmelser for forsendelser som kan medføre giftige eller kvelende atmosfærer

Del 6 Emballasje, gassflasker og tanker – konstruksjon og periodisk kontroll

Angir bestemmelser for konstruksjon og kontroll av beholdere/omslutninger for farlig gods

– Kapittel 6.1 omhandler (vanlig) emballasje

– Kapittel 6.2 omhandler ulike gassbeholdere

– Kapittel 6.3 omhandler emballasje for infeksjonsfremmende stoff i kategori A

– Kapittel 6.4 gjelder for kolli med radioaktivt materiale

– Kapittel 6.5 gjelder for IBC

– Kapittel 6.6 gjelder for storemballasje

– Kapittel 6.7 gjelder for multimodale tanker og UN-MEGCer

– Kapittel 6.8 gjelder for metalliske tanker og MEGCer som ikke dekkes av 6.7, samt batterikjøretøyer

– Kapittel 6.9 gjelder for multimodale tanker av fiberarmert plast (FRP)

– Kapittel 6.10 gjelder for slamsugere

– Kapittel 6.11 gjelder for bulkcontainere tillatt for multimodal transport

– Kapittel 6.12 gjelder mobile enheter for tilvirkning av eksplosiver (MEMU)

– Kapittel 6.13 omhandler tanker av fiberarmert plast (FRP) som ikke dekkes av 6.9

Del 7 Diverse bestemmelser som gjelder ved transport

– Kapittel 7.1 angir alminnelige bestemmelse inkludert bestemmelser for containere.

– Kapittel 7.2 angir spesielle bestemmelser for transport av stykkgods.

– Kapittel 7.3 angir spesielle bestemmelser for transport i bulk.

– Kapittel 7.5 omhandler lasting, lossing, håndtering og samlastingsforbud.

– Kapittel 7.6 og 7.7 omhandler bestemmelser for transport av farlig gods på tog med passasjerer.

Del 8 Utstyr, dokumenter og opplæring

– Kapittel 8.1 omhandler dokumenter, brannslukkere og øvrig utstyr som skal være med i et kjøretøy.

– Kapittel 8.2 omhandler ADR-kompetansebevis.

– Kapittel 8.3 til 8.5 omhandler diverse andre bestemmelser som gjelder ved gjennomføringen av en vegtransport.

– Kapittel 8.6 omhandler begrensninger på farlig gods i vegtunneler.

Del 9 Konstruksjon av kjøretøyer.

– Kapittel 9.1 omhandler generelle bestemmelser for ADR-godkjenning av kjøretøyer.

– Kapittel 9.2 omhandler kravene til basiskjøretøyer og trekkbiler.

Resten av del 9 omhandler krav til påbygg. Her gjelder:

– 9.3 for eksplosivkjøretøyer

– 9.7 for tankkjøretøyer

– 9.8 for mobile tilvirkningsenheter for eksposiver (MEMU)

[start innledn]

Nyheter fra 1. januar 2025

Gjennomgående endringer

– Det kommer inn ny regulering av natriumionbatterier og gjenstander og kjøretøyer med slike batterier. UN 3292 (natriumbatterier) endres til å kun omfatte batterier som inneholder metallisk natrium og natriumlegeringer.

– Referanser til standarder oppdateres til nyere versjoner av standardene.

– Transport av smeltet aluminium blir særskilt regulert. Tidligere ble dette kun generisk regulert som oppvarmet stoff

– Kjøretøyer drevet av batterier basert på litium eller natriumion reguleres som egne oppføringer på listen over farlig gods

– Unntaket for småserier og prototyper av batterier skrives om, og det kommer en liste over hvilke batterikrav de ikke unntas fra. Det gjøres tydelig at disse batteriene også tillates å være innmontert i gjenstander, som da blir tilordnet særskilte emballeringskrav.

– Avfall forurenset av fri asbest tillates transportert i bulk på bestemte vilkår.

Del 1

– Unntaket for privatpersoners transport av farlig gods til egen bruk utvides til også å gjelde avfall av slikt gods.

– Definisjonen av resirkulert plastmateriale er skrevet om.

– Definisjonen av «fyllingsgrad» får to ulike betydninger, en for gasser og en for væsker og faste stoffer.

– I RID får avsender av flytende nedkjølt gass en plikt til å påse at holdetiden er beregnet eller, for tomme ikke rengjorte tanker, at trykket er tilstrekkelig redusert.

– Nye overgangsordninger for eldre bestemmelser som nå blir opphevet med hensyn til:

– Beholdere for smeltet aluminium.

– Unntaket for små gassbeholdere med argon, karbondioksid, helium og nitrogen.

– Brukskrav for FRP-tankcontainere som ble konstruert etter ADR/RID 2021 eller tidligere.

– Tankvogner, tankkjøretøyer og tankcontainere konstruert før 1. juli 2025.

– Multimodale tanker konstruert før 1. januar 2027.

– Krav til kvalifisering når vedkommende myndighet og kontrollorgan bytter roller.

Del 2

– Beskrivelsen av enkelte klassifiseringskoder for stoffer i klasse 4.1, 4.2, 4.3 og 6.1 endres slik at koden også omfatter gjenstander som inneholder slike stoffer.

– Apekopper er patogen i kategori A bare som kulturer.

– Klassifiseringskoden for litiumbatterier utvides til også å gjelde for natriumionbatterier.

– Ny paragraf med definisjon av, og krav til, natriumionbatterier.

– Bruksklare farmasøytiske produkter, inkludert vaksiner, som inneholder genmodifiserte organismer (GMO) eller mikroorganismer (GMMO), unntas fra bestemmelsene.

Del 3

– Nye oppføringer (UN-nummer) for

– Utløsere for brannslukkere (i klasse 1 og 9)

– Natriumionbatterier

– Disilan

– Tilvirkede gjenstander som inneholder gallium

– Batteridrevne kjøretøyer

– Det foretas endringer i bestemmelsen for hva flytende ammoniumnitrat (UN 2426) kan bestå av.

– Desensiterte eksplosiver tilordnes en ny spesiell bestemmelse med krav om at de beholder sitt desensiteringsmiddel.under transport.

– Den spesielle bestemmelsen for transport av avfall av brannfarlig maling utvides til også å gjelde for miljøfarlig maling.

– I den spesielle bestemmelsen som etter vilkår unntar kjøretøyer som transporteres som last, tilføyes et vilkår om at merking og faresedler skal påføres hvis kjøretøyet er skjult av f.eks. emballasje.

– Unntaket for trykkbeholdere med begrenset trykk og kapasitet, og som inneholder visse inerte gasser, slettes og erstattes med en ny spesiell bestemmelse som tillater at beholderne transporteres som begrenset mengde (LQ).

– Nye spesielle bestemmelser:

– Unntak for kortsluttede natriumionceller og -batterier og utstyr og kjøretøyer med slike batterier

– Klassifisering av ulike batterikjemier basert på natrium.

– Unntak for nitrocellulose membranfiltre.

– Vilkår for utløsere for (brann)slokkemiddel som inneholder en pyroteknisk ladning.

– Tilordning av litiumceller og -batterier med farlige skader/defekter til transportkategori 0.

Del 4

– Ny ordning for å samemballere ulike inneremballasjer inneholdende diverse farlig gods i samme ytteremballasje, med tilhørende krav om opplæring og forenklede krav til klassifisering og merking.

– Flytende avfall med delvis ukjent sammensetning får transporteres i plastemballasje som er forenlig med alle standardvæsker.

– Mange redaksjonelle endringer i de særskilte emballeringsbestemmelsene som antas å ikke innebære noen praktiske forskjeller.

– Kravene til prøving av emballasje for medisinske prøver, forenkles noe.

– I emballeringsbestemmelser hvor det kan være aktuelt å bruke et kjøle- eller kondisjoneringsmiddel med kvelningsfare, så presiseres det at kravene i ADR/RID til bruk av slike middel kommer i tillegg til de andre kravene til emballeringen.

– Bruk av storemballasje for celler og batterier og utstyr med slike innmontert, vil ikke lenger være begrenset til en enkelt gjenstand.

– Det presiseres at tankloggen kan være elektronisk.

– Paragrafen for maksimal fyllingsgrad for væske med forhøyet temperatur, er skrevet om.

– Kravet om å beregne holdetid for tank med flytende nedkjølt gass droppes:

– for multimodale tanker og tankcontainere, som kun skal transportere på vei

– for tomme, ikke rengjorte, tankcontainere i ADR og tanker i RID. Disse blir i stedet underlagt en bestemmelse om at trykket skal være tilstrekkelig redusert

Del 5

– Litiumbatterimerket omdøpes til batterimerke.

– Bestemmelsen for forenklet merking av tankkjøretøyer som transporterer de vanligste typene drivstoff og brensel, utvides til også å omfatte E85 (UN 3475).

– I RID skal transportdokumentet nå identifisere vogner og gods per vogn, og også eventuelle veikjøretøyer og containere som godset transporteres i.

– I ADR skal transportdokumenter identifisere kjøretøy og gods per kjøretøy, når det benyttes et elektronisk transportdokument.

– Metoden for å estimere mengde, blir nå også tillat benyttet for smittefarlig avfall (UN 3291).

– Nye bestemmelser for dokumentasjon tilknyttet de nye ordningene for blandet avfall i inneremballasjer transportert i samme ytteremballasje, og for bulktransport av avfall forurenset av fri asbest.

Del 6

– For UN-gassflasker kommer det en ny referanse til en standard for kuleventiler.

– For ADR/RID-beholdere (trykkbeholdere og tanker) for LPG, kommer det inn en standard for nivåmålere.

– EN 12972 fjernes fra oversikten over standarder for konstruksjon av tanker. En oppdatert versjon av standarden refereres for kontroll og prøving, inkludert ikke-destruktiv prøving.

Del 7

– Avfall av engangsbeholdere for gass som transporteres under spesiell bestemmelse 327, kan bare transporteres på åpne eller ventilerte lasteenheter.

– Bulktransport av tom, ikke rengjort emballasje tillates bare for gods som er tillatt transportert i bulk, og bulkbestemmelsene for stoffet gjelder.

– Omfattende nye bulkbestemmelser for transport av:

– flytende aluminium

– asbestholdig avfall

– Gods som må skjermes mot sol og varme i ADR skal nå også skjermes i RID.

– Kolli som må stå oppreist i RID må nå også stå oppreist i ADR.

Del 8

– Krav om at påkrevde dokumenter skal oppbevares i førerhuset.

Del 9

– Kravet til hovedstrømbryter er skrevet om og innretningen kalles ikke lenger for hovedstrømbryter.

– Det kommer flere krav til elektriske fremdriftssystemer.

– Elektrisk fremdrift tillates nå også for FL-kjøretøyer.

– Fremdrift med hydrogen brenselceller tillates for FL- og AT-kjøretøyer.

– Det innføres forbud mot elektrisk drift og regenerative bremser på tilhengere.

– På MEMU kan stabiliteten beregnes med utgangspunkt i den bredeste akselen.

– Det innføres bestemmelser for hydrogen som drivstoff for forbrenningsmotorer på tankkjøretøyer.

– Elektrisk drevne FL-kjøretøyer skal utstyres med en funksjon som overvåker temperaturen i kontakten under lading.

– Kravene til elektrisk utstyr på tankpåbygg underlegges nå alle relevante krav i kapittel 9.2 for basiskjøretøyer. Det er fortsatt tilleggskrav i kapittel 9.7 for FL-kjøretøyer.

[start innledn]

Forskrift 1. april 2009 nr. 384 om landtransport av farlig gods med veiledning

Fastsatt av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap 1. april 2009 med hjemmel i lov 14. juni 2002 nr. 20 om vern mot brann, eksplosjon og ulykker med farlig stoff og om brannvesenets redningsoppgaver (brann- og eksplosjonsvernloven) §§ 5 femte ledd, 6 fjerde ledd, 11 tredje ledd, 22 tredje ledd og 43 bokstav d, jf. delegeringsvedtak fra Justis- og politidepartementet av 1. september 2003 nr. 1161. Endret ved forskrifter 16. mars 2010 nr. 394,13. jan 2014 nr. 26, 27. april 2016 nr. 433, 14. november 2016 nr. 1311, 22. november 2018 nr. 1733, 16. januar 2019 nr. 21, 16. mai 2022 nr. 859 (i kraft 1. juli 2022), 1. september 2022 nr. 1531 og 26. september 2024 nr. 2300.

Forskriften implementerer følgende direktiver:

EØS-avtalen vedlegg XIII, nr. 17d (direktiv 2022/1999/EU) og nr. 13c (direktiv 2008/68EF endret ved direktiv 2010/61/EU, 2012/45/EU, 2014/103/EU, 2016/2309/EU, 2018/217/EU, 2018/1846/EU, 2020/1833/EU) og 2022/2407/EU).

Forskriftens § 1 – 37 er trykket på grå bakgrunn med veiledningstekst direkte under den enkelte paragraf.

Forskriften kan revideres utenfor den trykte bokas publiseringsintervaller. Den til enhver tid gjeldende versjon av forskriftens §§1-37 finnes på www.lovdata.no.

[start kap]

Kapittel 1

Innledende bestemmelser

§ 1. Formål

Forskriften har som formål å verne liv, helse, miljø og materielle verdier mot uhell, ulykker og uønskede tilsiktede hendelser ved landtransport av farlig gods.

Formålet gir uttrykk for hva myndighetene ønsker å oppnå ved reguleringen. Forskriftens øvrige bestemmelser skal derfor tolkes i lys av formålet.

§ 2. Virkeområde

Forskriften regulerer forberedelse til, gjennomføring og avslutning av enhver landtransport av farlig gods, herunder forflytting til eller fra en annen transportmåte, samt krav til kontroll- og opplæringsordninger.

ADR og RID er en del av forskriften.

ADR og RID gjelder likevel ikke for:

a) transport av farlig gods som i sin helhet foregår innenfor et lukket område

b) transport av farlig gods som foretas av mobile maskiner og det farlige godset brukes av den mobile maskinen selv

c) militær transport av eksplosive stoffer og gjenstander i klasse 1, samt transport på militære kjøretøy av reservebeholdere med UN 1202 dieselolje, UN 1203 bensin, UN 1223 parafin eller UN 1863 jetdrivstoff fly.

d) politiets transport av farlig gods ved kontroll og annen myndighetsutøvelse

e) tollvesenets transport av farlig gods ved kontroll og annen myndighetsutøvelse

2. ledd og 3. ledd bokstav c er endret ved forskrift 14. november 2016 nr. 1311.

2. ledd bokstav b er endret ved forskrift 22. november 2018 nr. 1733.

Forskriften gjelder enhver aktivitet knyttet til sikker gjennomføring av all landtransport av farlig gods i Norge, herunder Svalbard. Forskriften består av den innledende rammeforskriften, samt vedleggene ADR og RID. Selv om ADR/RID avsnitt 1.1.2, «Omfang», begrenser virkeområdet av ADR og RID til internasjonal transport, så gjelder ADR og RID også for nasjonal transport med unntakene ovenfor. Bestemmelsene i rammeforskriften gjelder for all landtransport av farlig gods uavhengig av om denne er omfattet av ADR/RID eller ikke. Batterier eller drivstoff i faste tanker på kjøretøyer, som brukes til dets fremdrift, er ikke å regne som gods.

Til a): Med lukket område menes et område som er stengt for alminnelig trafikk med motorvogn. Området behøver ikke være stengt ved fysiske tiltak, men det må klart fremstå for allmennheten at de ikke har lov til å ferdes på området med motorvogn. Transporten regnes som transport på lukket område selv om man krysser en vei hvor allmennheten har tilgang. Et bedriftsområde hvor det forekommer trafikk med motorvogn er å anse som lukket, dersom trafikken er under bedriftens kontroll. Det vil si trafikk av personer som har et legitimt ærende på området. Flytting av farlig gods innenfor en havneterminal er et eksempel på transport innenfor et lukket område. Det forutsettes at bedriften i sitt internkontrollsystem har tatt vare på de nødvendige krav til sikkerhet rundt transport av farlig gods innen sitt område.

Til b): Mobile maskiner omfattes av begrepet motorredskap i forskrift av 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften), og er selvkjørende arbeidsredskap med grunnkonstruksjon som atskiller seg fra andre motorvogner for transport av farlig gods eller personer. Eksempler på mobile maskiner er asfaltleggemaskiner, store industritrucker og motorvogner (tankvogner) som legger ut veiolje.

Mobile maskiner som inneholder farlig gods og som transporteres som last er regulert i ADR/RID.

Til c): Militær transport omfatter transport med Forsvarets egne kjøretøyer, kjøretøyer som er rekvirert, innleiet eller leaset av Forsvaret og hvor fører er militær eller sivilt ansatt i Forsvaret, men omfatter ikke innleiet transportør og transportør som kjører på oppdrag for Forsvaret, bortsett fra når det sivile kjøretøyet inngår i en militær kolonne. Militær transport omfatter også transport gjennomført av fremmede makters væpnede styrker som er invitert til Norge av Forsvaret, for eksempel i forbindelse med øvelser.

En reservebeholder er en emballasje som ikke er større enn at den normalt blir håndtert av en person uten bruk av løfteutstyr, og at emballasjen benyttes til å refylle beholdere som utgjør en integrert del av et fremkomstmiddel eller en maskin.

Til d) og e): Med uttrykket «kontroll» menes politiets og tollvesenets kontroll på vei, jernbane eller kontroll i virksomhet. Uttrykket «annen myndighetsutøvelse» omfatter for eksempel transport av beslaglagt farlig gods, men ikke transport av farlig gods i forbindelse med for eksempel øvelse.

§ 3. Definisjoner

I forskriften skal følgende uttrykk forstås slik:

ADR – den til enhver tid gjeldende utgave av den europeiske avtale om internasjonal veitransport av farlig gods, inngått 30. september 1957, med bilag A og B.

Farlig gods – gods klassifisert som farlig i henhold til ADR/RID, og som inndeles i følgende klasser:

– Klasse 1 Eksplosive stoffer og gjenstander

– Klasse 2 Gasser

– Klasse 3 Brannfarlige væsker

– Klasse 4.1 Brannfarlige faste stoffer, selvreaktive stoffer, polymeriserende stoffer og faste eksplosivstoffer som er gjort ufølsomme

– Klasse 4.2 Selvantennende stoffer

– Klasse 4.3 Stoffer som utvikler brennbare gasser i kontakt med vann

– Klasse 5.1 Oksiderende stoffer

– Klasse 5.2 Organiske peroksider

– Klasse 6.1 Giftige stoffer

– Klasse 6.2 Infeksjonsfremmende stoffer

– Klasse 7 Radioaktivt materiale

– Klasse 8 Etsende stoffer

– Klasse 9 Forskjellige farlige stoffer og gjenstander

Kjøretøy – enhver motorvogn beregnet for bruk på vei, som har minst fire hjul og er konstruert for en maksimal hastighet på over 25 km/t og enhver tilhenger, med unntak av kjøretøy som går på skinner, og mobile maskiner, samt landbruks- og skogbrukstraktorer som ikke kjører raskere enn 40 km/t ved transport av farlig gods

RID – den til enhver tid gjeldende utgave av det internasjonale reglement for transport av farlig gods på jernbane, som fremgår av vedlegg C i konvensjonen om internasjonal jernbanetransport (COTIF).

Tom, ikke rengjort tank – tank, inklusiv stasjonær tank, som inneholder mindre væske eller gass i væskefase enn 15 prosent av tankens volum, og maksimalt 1500 kg.

Definisjonen av kjøretøy er tilføyet ved forskrift 13. januar 2014 nr. 26. Definisjonene av farlig gods er endret ved forskrift 14. november 2016 nr. 1311. 1.ledd definisjon av klasse 4.1 er endret ved forskrift 22. november 2018 nr. 1733.

Øvrige definisjoner finnes i ADR og RID, først og fremst i kapittel 1.2.

Definisjonen av tom, ikke rengjort tank er tatt inn for å presisere hva som forstås med dette begrepet i ADR, slik det for eksempel brukes i avsnitt 1.1.3.1 f) og 4.3.2.4.

[start kap]

Kapittel 2

Alminnelige bestemmelser

§ 4. Generelle krav til sikker gjennomføring av transport

Enhver som har befatning med farlig gods skal vise aktsomhet og opptre på en slik måte at skade på liv, helse, miljø eller materielle verdier forebygges, samt hindre at farlig gods kommer på avveie eller i urette hender.

Farlig gods må ikke overlates for transport til noen som åpenbart mangler kunnskap og ferdigheter, eller ikke har materiell for å kunne gjennomføre en forsvarlig transport.

Farlig gods skal være merket slik at de farlige egenskapene tydelig fremkommer.

Farlig gods skal være emballert på sikker måte slik at det ikke oppstår lekkasje eller annen farlig situasjon.

Utstyr og materiell som benyttes til transport av farlig gods skal være i slik stand at transporten kan gjennomføres på en sikker og forsvarlig måte.

Fylling og tømming av farlig gods skal foregå under kontinuerlig tilsyn.

§ 5. Krav til virksomhet

Virksomheten skal kartlegge farer og problemer som kan oppstå med transport av farlig gods og på denne bakgrunn vurdere risiko. Vurderingen skal inkludere interne og eksterne forhold, herunder uønskede tilsiktede hendelser. På bakgrunn av vurderingen skal det utarbeides planer og gjennomføres tiltak for å redusere risikoen til et akseptabelt nivå.

Virksomheten skal sørge for at alle som har befatning med farlig gods har tilstrekkelig kunnskap og ferdigheter som gjør dem i stand til å utføre oppgavene på en sikker og forsvarlig måte.

Når ADR/RID krever at arbeidsgiver skal oppbevare dokumentasjon på gjennomgått opplæring, skal denne dokumentasjonen oppbevares gjennom hele ansettelsesperioden og minst ett år etter ansettelsesforholdets opphør.

Eier og bruker av kjøretøy, jernbanevogn og annet materiell plikter å holde dette i forsvarlig stand gjennom systematisk tilstandskontroll og vedlikehold.

3. ledd er tilføyd ved forskrift 14. november 2016 nr. 1311.

I virksomhet som skal utpeke sikkerhetsrådgiver i henhold til ADR/RID, har sikkerhetsrådgiveren en sentral oppgave med å påse at virksomheten oppfyller kravene i § 5. Se for øvrig § 10.

§ 6. Varsling og rapportering av uhell og nestenuhell

Ved uhell hvor det har oppstått eller er fare for lekkasje eller brann, skal fører av kjøretøy, togfører/leder/lokomotivfører umiddelbart sørge for å varsle brannvesenet.

Virksomheter skal rapportere om uhell og nestenuhell som skjer i forbindelse med transport av farlig gods, når hendelsen har eller kunne ha fått konsekvenser for liv, helse, miljø eller materielle verdier. Det skal rapporteres innen 8 dager og på et fastsatt skjema.

2. ledd er endret ved forskrift 14. november 2016 nr. 1311.

Varsling av uhell

Brannvesenet skal varsles på telefonnummer 110. Ved akutt forurensning eller fare for akutt forurensning, foreligger det også en plikt til å varsle brannvesenet umiddelbart i henhold til forskrift om varsling av akutt forurensning mv.

Rapportering av uhell og nestenuhell

For å kunne lære av uhell som skjer ved transport av farlig gods, er det viktig at DSB får informasjon om slike hendelser. Standard rapport med veiledning finnes på DSBs hjemmeside www.dsb.no.

Hva regnes som transport av farlig gods? Transport av farlig gods dekker all aktivitet som faller inn under forskriftens virkeområde, jf. § 2. Dette er både lasting, pakking, fylling, transport, omlasting, lossing og mottak.

Hva er et uhell? Uhell som skjer ved transport av farlig gods skal rapporteres, også trafikkulykker. Typisk en velt av kjøretøyet som medfører utslipp av farlig gods. Men det er ingen forutsetning at det skjer f.eks. et utslipp. Det farlige godset trenger heller ikke være involvert i eller årsaken til skaden.

Hva er et nestenuhell? Med nestenuhell menes uønsket hendelse som under noen endrede vilkår kunne medført skade på personer, miljø, eller materielle verdier. Dette gjelder for eksempel uhell som medfører at transporten ikke kan fortsette med det samme utstyret som den startet med, eller ved branntilløp i kjøretøy. Virksomheter som ikke kan benytte skjema på norsk, må rapportere til DSB etter malen i ADR/RID 1.8.5.4.

Hva trenger ikke rapporteres: Ubetydelige utslipp som ikke innebærer fare for mennesker, miljø eller materielle verdier, regnes ikke som et uhell. Heller ikke andre ubetydelige hendelser, f.eks. trafikkuhell som ikke medførte fare for helseskade eller utslipp av farlig gods. Slike forhold er ikke omfattet av plikten til å rapportere.

Plikten til å rapportere ligger på virksomheten. Det er opp til virksomheten selv å bestemme hvem som skal gjøre dette. Se også bestemmelsene om sikkerhetsrådgivers plikter i ADR/RID 1.8.3.

Det vises også til arbeidsmiljølovens § 5-2 første ledd om arbeidsgivers varslingsplikt ved personskade.

Uhell med farlig gods i klasse 7 radioaktivt materiale skal varsles og meldes til Direktoratet for strålevern og atomsikkerhet etter bestemmelsene i strålevernforskriftens § 20.

Dersom uhell skjer i utlandet skal bestemmelsene i kapittel 1.8.5 i ADR/RID følges. Rapportmalen i 1.8.5.4 i ADR/RID skal fylles ut og sendes til vedkommende myndighet i det landet uhellet har skjedd.

§ 7. Opphold under transport

Farlig gods skal transporteres og losses uten unødig opphold.

Dersom opphold under transport likevel er påkrevet, skal oppholdet foregå på et egnet sted. Ved vurderingen av egnethet skal det både tas hensyn til sikkerheten for omgivelsene og sikring av lasten mot uvedkommende.

Brannvesenet kan i det enkelte tilfelle henvise kjøretøy med farlig gods til bestemte områder for opphold under transport.

Transportdokument skal forevises brannvesenet på oppfordring.

2. ledd er endret ved forskrift 22. november 2018 nr. 1733.

Transport er definert som:

«flytting av farlig gods fra et sted til et annet, inklusive nødvendig opphold som følge av transportforholdene og inklusive eventuell tid det farlige godset må befinne seg i kjøretøyer/vogner, tanker og containere som følge av trafikkforholdene før, under og etter forflytningen. Denne definisjonen omfatter også midlertidig mellomlagring av farlig gods for å bytte til annet transportmiddel (omlasting). Dette gjelder forutsatt at transportdokumenter som viser sted for avsendelse og mottak blir fremlagt på forespørsel og at emballasje og tanker ikke blir åpnet under den midlertidige lagringen, unntatt for å bli kontrollert av vedkommende myndighet;»

Et eksempel på mellomlagring som ikke faller inn under begrepet transport, er når det farlige godset blir stående av andre grunner, for eksempel i påvente av et nytt transportoppdrag.

Opphold som ikke omfattes av definisjonen ovenfor faller utenfor forskriftens virkeområde og er å regne som oppbevaring.

Sikring og sikringsplaner er omtalt i kapittel 1.10 i ADR/RID. Bestemmelser om tilsyn med kjøretøy ved opphold under transport er omtalt i kapittel 8.4 og 8.5 i ADR. Veiledere om temaet sikring (security) finnes på www.dsb.no.

Oppbevaring av blant annet brannfarlig vare og eksplosiver reguleres av lov 14. juni 2002 nr. 20 om vern mot brann, eksplosjon og ulykker med farlig stoff og om brannvesenets redningsoppgaver, forskrift 26. juni 2002 nr. 922 om håndtering av eksplosjonsfarlig stoff (eksplosivforskriften), forskrift 8. juni 2009 nr. 602 om håndtering av brannfarlig, reaksjonsfarlig og trykksatt stoff samt utstyr og anlegg som benyttes ved håndteringen. For lossing, lasting, og oppbevaring av farlig gods i havner vises til forskrift 15. desember 2009 nr. 1543 om lossing, lasting, lagring og transport innen kommunens sjøområde og havner innenfor samme område av farlige stoffer og varer.

Brannvesenet har i det enkelte tilfellet fått myndighet til å henvise kjøretøy med farlig gods til bestemte områder for opphold under transporten. På oppfordring skal transportdokument forevises brannvesenet. Hensikten er at brannvesenet skal kunne gripe inn i situasjoner hvor kjøretøy med farlig gods er parkert eller har opphold på et uegnet sted. Brannvesenet vil derfor kunne overprøve vurderingen av hva som er «unødig» opphold, samt om stedet oppholdet foregår er «egnet» utfra hensynet til den risiko det farlige godset utgjør for omgivelsene.

Transportdokumentet skal bl.a. ha informasjon om mengde og type farlig gods. Dersom transportdokumentet mangler, kan dette bety at det farlige godset er under oppbevaring.

Nødetatenes anbefalte sikkerhetsavstander for farlig gods ved hendelser er tilgjengelig i farliggodspermen.no. Brannvesenet kan bruke sikkerhetsavstandene som et utgangspunkt i vurderingen av hva som kan anses som egnet sted for farlig gods under opphold i transporten.

Hensikten med bestemmelsen er at brannvesenet skal bidra med ulykkesforebyggende oppgaver ved transport av farlig gods.

§ 8. Farlig gods på godsterminal

Ansvarlig for operativ drift av godsterminal skal på forespørsel fra brannvesen kunne anvise hvor farlig gods befinner seg på terminalen.

Endret ved forskrift 14. november 2016 nr. 1311.

§ 9. Språk

For transporter som i sin helhet foregår i Norge, er det tilstrekkelig å bruke norsk språk på merking og i dokumentasjon. Skriftlige instruksjoner med tiltak for ulykker eller nødsituasjoner skal imidlertid være utformet på et språk som kjøretøyets mannskap kan lese og forstå.

Endret ved forskrift 14. november 2016 nr. 1311.

For transporter som krysser grensen ut av eller inn til Norge, eller i sin helhet forgår utenfor Norge, må aktuelle bestemmelser om bruk av språk i ADR/RID følges fullt ut, dersom det ikke foreligger en multilateral avtale om annet mellom de land som berøres av transporten. Bestemmelsene for bruk av språk i transportdokument finnes i ADR/RID, avsnitt 5.4.1.4. Bestemmelser for de skriftlige instruksjonene til kjøretøyets mannskap finnes i ADR 5.4.3.2. Instruksjonene kan være på norsk når dette er et språk som beherskes av fører og eventuelle hjelpemannskap.

§ 10. Sikkerhetsrådgiver

Virksomhet som kommer i befatning med transport av farlig gods skal utpeke en eller flere sikkerhetsrådgivere som skal ha ansvar for å medvirke til å verne liv, helse, miljø og materielle verdier, samt hindre uønskede tilsiktede hendelser knyttet til aktiviteter med farlig gods. Virksomheten skal sende melding om hvem den har utpekt som sikkerhetsrådgiver til DSB.

Virksomhet som kun utøver følgende aktiviteter er unntatt fra plikten til å utpeke sikkerhetsrådgiver og sende melding etter første ledd:

a) transport av farlig gods som ikke krever merking med oransje skilt etter ADR/RID 5.3.2.

b) sporadisk transport av farlig avfall definert som farlig gods i transportkategori 3 og 4 i ADR/RID kapittel 3.2 tabell A, under forutsetning av at virksomhetens hoved- eller sekundærvirksomhet ikke er transport, lasting eller lossing av farlig gods

c) kontroll- og redningsoppgaver i forbindelse med transport av farlig gods

d) militær transport av farlig gods

e) transport av farlig gods som i sin helhet foregår innenfor et lukket område

2. ledd bokstav a er endret ved forskrift 22. november 2018 nr. 1733.

Bokstav c) er endret ved forskrift 13. januar 2014 nr. 26.

Flere bestemmelser om sikkerhetsrådgiver er nedfelt i ADR/RID avsnitt 1.8.3. Virksomheten skal melde inn utpekt sikkerhetsrådgiver via altinn. Informasjon om innmelding av sikkerhetsrådgiver og lenke til elektronisk melding finnes på www.dsb.no. Stiftelsen Norsk brannvernforening administrerer eksamensordningen for sikkerhetsrådgivere.

I virksomhet som skal utpeke sikkerhetsrådgiver i henhold til forskriften, har sikkerhetsrådgiveren en sentral oppgave med å påse at virksomheten oppfyller kravene i § 5.

For definisjon av «lukket område», se veiledningsteksten til § 2. For virksomheter som forsender, pakker, laster eller fyller farlig gods, så gjelder unntaket i bokstav a når forsendelsen ikke utløser krav om merking med oransje skilt. Forsendelser som ikke utløser krav om merking med oransje skilt er oppgitt i ADR/RID 1.1.3, 1.7.1.4, 3.3, 3.4 og 3.5.

§ 11. Unntak fra krav til ADR-kompetansebevis

Krav til kompetansebevis etter bestemmelsene i ADR gjelder ikke:

a) ved reparasjoner og verkstedskontroll av tom, ikke rengjort tank

b) for tjenestemenn i Statens vegvesen i tilknytning til kontroll

c) for militært personell som transporterer drivstoff tilhørende klasse 3 dersom transporten er militær og føreren har gjennomgått militær opplæring og prøve som er godkjent av Forsvaret

Endret ved forskrift 14. november 2016 nr. 1311.

Flere bestemmelser om ADR-kompetansebevis er nedfelt i ADR kapittel 8.2.

Politiet og tollvesenet er fritatt for krav om ADR-kompetansebevis, jf. § 2 om fritak fra ADR i forbindelse med kontroll og myndighetsutøvelse.

Ytterligere informasjon om ADR-kompetansebevis finnes på www.dsb.no.

§ 11a. ADR-eksamen

Den som ikke består eksamen innen 1 år etter fullført opplæring mister retten til å avlegge eksamen. For å kunne avlegge eksamen må opplæringen gjennomføres på nytt.

Tilføyd ved forskrift 14. november 2016 nr. 1311.

[start kap]

Kapittel 3

Særskilte krav til visse typer gods, emballasje, kjøretøy og tanker

§ 12. Transport av farlig avfall

Transport av inntil 500 kg netto farlig gods, klassifisert som farlig avfall i henhold til avfallsforskriften, er ikke underlagt andre krav i ADR enn de som gjelder for emballasje, tanker, merking, samemballering, sikkerhetsrådgiver og transportdokumenter, når sjåføren er opplært i:

a) bestemmelser for transport av farlig avfall

b) hovedtyper av farer, inkludert merking og faresedler

c) forebyggende tiltak og sikkerhetstiltak tilpasset de ulike typer farer

d) sikker lasting, lossing og transport av farlig avfall

e) funksjon og prosedyrer for drift av teknisk utstyr på kjøretøy

f) grunnleggende kunnskap for å minimere sannsynligheten for uønskede hendelser

g) beredskapsprosedyrer, herunder nødvendige tiltak for å ivareta sikkerheten til mannskapet samt publikum og miljøet

h) bevissthet om sikring (security)

i) bestemmelsene for transport av farlig gods i vegtunneler og aktuelle forebyggende tiltak og beredskapstiltak for slik transport.

Varigheten av opplæringen skal være minimum 6 timer. Dokumentasjon på opplæringen skal oppbevares av virksomheten og gjøres tilgjengelig for føreren eller vedkommende myndighet på forespørsel

Ved innsamling av flytende farlig avfall levert i kanner, bokser eller lignende, kan det benyttes UN-godkjent fat, stiv IBC eller storemballasje som ytteremballasje. Rester av lim, maling, harpiksløsninger eller lignende i emballasje på inntil 10 liter, kan transporteres på pall med pallekarmer, og som i tillegg er tilfredsstillende sikret mot lekkasje.

Farlig avfall som inngår i henteordning fra husholdninger kan transporteres i spesielle kasser med sikret lokk. Slike kasser er tillatt merket «Farlig avfall». Kravene i ADR/RID om samemballering trenger ikke være oppfylt dersom det er truffet tilstrekkelige tiltak som hindrer farlige reaksjoner.

Deklarasjonsskjema i henhold til avfallsforskriften kan benyttes som transportdokument.

Bestemmelsene i denne paragrafen gjelder likevel ikke for:

a) eksplosive stoffer og gjenstander klasse 1

b) infeksjonsfremmende stoffer klasse 6.2

c) radioaktivt materiale klasse 7

Første ledd er endret og andre ledd er tilføyet ved forskrift 13. januar 2014 nr. 26.

Generelt

Bestemmelsene i ADR/RID gjelder i utgangspunktet fullt ut også for avfall som er farlig gods. For transport av inntil 500 kg netto farlig avfall som er farlig gods, kan man imidlertid ved nasjonal transport velge å benytte bestemmelsene i denne paragrafen som et alternativ. Dette gjør det enklere å etablere fleksible ordninger for innsamling av farlig avfall. Avfallsforskriften forvaltes av Miljødirektoratet.

Transportdokument

Et ordinært transportdokument/fraktbrev med de opplysninger som kreves i ADR/RID eller et deklarasjonsskjema, kan benyttes som transportdokument. I kommunale innsamlingssystemer er det verdt å merke seg at kommunen ofte må påta seg avsenderansvaret. Fra ubetjente anlegg og fra private husholdninger der det er umulig å fastslå eksakt mengde og innhold må den som henter godset foreta en kvalifisert vurdering av mengde og sannsynlig type innhold. I transportdokumentet skal ordet «avfall» tilføyes.

Avsender og transportør i et innsamlingssystem

Ved overlevering av farlig avfall for transport, er avsenderen ansvarlig for at det blir gitt korrekte opplysninger om godset, og at kravene til transportdokument, emballering og merking overholdes. I mange tilfeller kan det være transportøren/innsamleren som har kunnskapen om hvordan dette skal gjøres på korrekt måte. Det er derfor naturlig at denne ofte benyttes som konsulent av avsenderen. For eksempel vil innsamleren ved hjelp av enkle spørsmål kunne avgjøre om spillolje fra en landbruksvirksomhet skal regnes som brannfarlig væske klasse 3 eller ikke.

Brukt motorolje fra dieselmotor regnes ikke som farlig gods. Er imidlertid den brukte motoroljen innblandet med bensin eller andre lettantennelige løsningsmidler, er det stor sannsynlighet for at den må regnes som brannfarlig væske klasse 3. Dersom flammepunktet i slike tilfeller ikke er bestemt, bør man bruke bestemmelsene som gjelder for stoffer med flammepunkt under 23 ºC og kokepunkt over 35 ºC, som er stoffer og blandinger klassifisert under emballasjegruppe II i ADR/RID.

Brukte batterier

Transport av brukte, våte akkumulatorer, fylt med syre eller base (blyakkumulator, bilbatteri, fritidsbatteri etc.), se UN 2794, UN 2795 og UN 2800, spesiell bestemmelse 598 og emballeringsbestemmelsene P801 og P801a.

Når det gjelder litiumbatterier så vil slike batterier som regel ikke anses som farlig avfall og de kan derfor ikke benytte bestemmelsene i denne paragrafen. Det finnes enkelte muligheter for å transportere slike batterier, samt utstyr som inneholder slike batterier, under forenklede betingelser som avfall. Se spesiell bestemmelse 188, 377 og 636 i kapittel 3.3, samt emballeringsbestemmelse P909 i 4.1.4.1.

Små engangsbatterier som ikke inneholder litium, inkludert husholdningsbatterier som brukes for eksempel i lommelykter, radioer, kameraer osv. er ikke underlagt bestemmelsene i ADR/RID. I forbindelse med innsamling av slike batterier kan det være hensiktsmessig å bruke samme type emballasje som for brukte litiumbatterier for å oppnå sikker transport.

Rester av lim, maling, harpiksløsninger osv.

Eksempel på pall med pallekarm som er tilfredsstillende sikret mot lekkasje er:

I bunnen av hver pall plasseres en pallehette av plast, hetten trekkes opp langs innsiden av pallekarmen og låses slik at bunnen blir tett og lekkasjesikker. Pallen bygges opp med maksimalt seks pallekarmer i høyden. Høyden av hver pallekarm forutsettes å være maksimalt 20 cm. Over toppen av pallen tres en ny pallehette for å redusere sannsynligheten for lekkasje. Før transporten «låses» pallekarmene og øverste pallehette ved bruk av stroppbånd, jekkestropper eller tilsvarende.

Farlig avfall fra husholdninger

Eksempel på hvordan farlig avfall som inngår i henteordninger fra husholdninger kan transporteres:

1. Det benyttes kasser av rimelig god kvalitet som ikke lekker under vanlige transportforhold.

2. Kassene har lokk med mekanisme som sikrer at lokket holdes på plass under transporten.

3. Hvis kassene skal stables må de tåle å stables.

4. Under transporten må kassene være forsvarlig stuet og sikret for å unngå uhell.

5. Hvis kassene ikke er merket med faresedler må de være merket med «Farlig avfall».

6. Kassene bør åpnes og inspiseres av sjåføren eller hans hjelpemann før de lastes på bil. Dersom det er søl, spill, lekk inneremballasje eller andre forhold i kassen som kan medføre fare må kassen ikke lastes på bilen, men avvises.

§ 13. Flyplasstankbil

Flyplasstankbil som ikke er beregnet for bruk på offentlig vei og som ikke har ADR godkjenningsattest, kan kjøre med tom ikke rengjort tank mellom flyplasser, til og fra verksteder, og gjennomføre testkjøring, dersom den er merket med oransje skilt og faresedler i henhold til ADR 5.3.

Endret ved forskrift 13. januar 2014 nr. 26.

§ 14. Transport av brannfarlige væsker i klasse 3 som foretas av utenlandske militære styrker

Kravene i ADR gjelder ikke for utenlandske militære styrker som transporterer brannfarlige væsker i klasse 3, dersom de oppfyller et tilsvarende regelverk fra hjemlandet.

Kjøretøyene og tankene skal likevel være merket i samsvar med ADR.

Kjøretøyene, tankene og det tilhørende utstyret skal ha et tilsvarende sikkerhetsnivå som i ADR og gjennomførte kontroller skal kunne dokumenteres på forespørsel.

Føreren skal ha tilpasset opplæring, som også omfatter aktuelle kjøreforhold. Gjennomført opplæring skal kunne dokumenteres på forespørsel.

Opphevet ved forskrift 14. november 2016 nr. 1311, tilføyd ved forskrift 1. september 2022 nr. 1531.

Utgangspunktet er at all militær transport av farlig gods på offentlig vei i fredstid, skal oppfylle sikkerhetsnivået til en tilsvarende sivil transport.

Bestemmelsen gir noe større fleksibilitet for utenlandske militære styrker som opererer i Norge. Uansett skal Forsvaret alltid vurdere risiko ved utenlandsk militær transport av farlig gods, og de kan stille vilkår og betingelser for besøket.

Bestemmelsen gjelder kun for utenlandske militære styrker som befinner seg i Norge og gjelder bare brannfarlige væsker i klasse 3. Dette vil i praksis være ulike petroleumsprodukter, f.eks. diesel, bensin, flydrivstoff og andre typer drivstoff til forbrenningsmotorer.

Sammenhengen mellom § 14 og forskriften § 2 tredje ledd bokstav c) er viktig. Sistnevnte er kun en unntaksbestemmelse fra ADR som gjelder «militær transport». I utgangspunktet faller alle forhold som ikke er omhandlet her, inn under ADR. Dette er bakgrunnen for at det nå er innført en spesialbestemmelse for utenlandske militære styrker.

I første ledd er det fastsatt at de utenlandske militære styrkene ikke må oppfylle kravene i ADR ved transport av brannfarlige væsker i klasse 3, men at det er tilstrekkelig at de oppfyller et tilsvarende regelverk som gjelder i styrkens hjemland. De utenlandske militære styrkene kan velge om de vil oppfylle ADR eller et tilsvarende hjemlig regelverk. Dette betyr at et militært kjøretøy, tank eller mannskap, etter omstendighetene kan oppfylle enten ADR, eller hjemlandets regelverk. Med et tilsvarende regelverk menes et regelverk som etter sitt innhold gjelder transport av farlig gods.

Etter andre ledd skal kjøretøy og tanker være merket i samsvar med kravene i ADR. Dette er et enkelt og rimelig krav å oppfylle og det kan også være svært viktig for nødetater og andre å få rask og sikker informasjon om hvilket farlig gods som befinner seg i tanken. Dette kan være avgjørende i forbindelse med hendelser eller ulykker.

I tredje ledd er det fastsatt at kjøretøyene, tankene og det tilhørende utstyret skal ha et tilsvarende sikkerhetsnivå som i ADR og at gjennomførte kontroller skal kunne dokumenteres på forespørsel. Med «tilhørende utstyr» menes tankens utstyr, som f.eks. pumper, måleutstyr, slanger, fyllepistoler, kontakter, overfyllingsvern, rør og koplinger mv. Med begrepet tilsvarende sikkerhetsnivå menes ikke nødvendigvis bruk av de samme tekniske reglene. Det er ofte ikke mulig å sammenligne sikkerhetsnivået i ulike regelverk da både kriterier og tekniske løsninger kan være vidt forskjellige. Det viktige er at det foreligger et regelverk som setter krav og vilkår for kjøretøy, tanker og tilhørende utsyr, og kjøretøyenes mannskaper. På forespørsel må det kunne vises at sikkerhetsnivået er forsvarlig og hvilket regelverk som er brukt.

I fjerde ledd er det fastsatt at føreren av kjøretøyet skal ha en tilpasset opplæring, herunder i aktuelle kjøreforhold og at opplæringen skal kunne dokumenteres på forespørsel. Med tilpasset opplæring menes en opplæring som er tilpasset det sjåføren kan møte av spesielle forhold på norske veier som er omfattet av en kjøreordre, f.eks. hva gjelder dyr/husdyr, tunneler, veiens kapasitet/ bredde / standard, bruer, lysforhold mv. Opplæring i aktuelle kjøreforhold bør tilpasses årstiden og er særlig aktuelt for norske vinterforhold mht. kulde, snømengder og glatt veibane. Dokumentasjon på opplæringen kan være kursbevis eller annen erklæring som viser opplæringens innhold og når den er gjennomført.

§ 15. Forbud mot fylling og tømming av IBC på kjøretøy

Det er ikke tillatt å fylle eller tømme brannfarlig væske klasse 3 i eller fra IBC som står på et kjøretøy. Forbudet gjelder ikke brannfarlig væske i emballasjegruppe III.

Annen setning i bestemmelsen er tilføyd ved forskrift 16. mars 2010 nr. 394.

Dette forbudet gjelder også for IBC-godkjente beholdere med kapasitet på opptil 1000 liter som er fast montert på kjøretøy. Fastmonterte eller integrerte beholdere med kapasitet på mer enn 1000 liter faller inn under definisjonen av «fast tank» i ADR/RID kapittel 1.2, og eventuell bruk av slike beholdere vil derfor være regulert som tanktransport.

§ 16. Utvidet brukstid for emballasje for enkelte etsende stoffer

Emballasje, unntatt IBC og storemballasje, som kun benyttes til transport av UN 3412 maursyre, kan brukes inntil 10 år fra produksjonsdato dersom den brukes i et kontrollert retursystem.

IBC av stiv plast (31H1) som kun benyttes til transport av følgende stoffer i klasse 8:

a) UN 3412 maursyre

b) UN 1824 natriumhydroksidløsning med høyst 52 prosent natriumhydroksid

c) UN 2672 ammoniakkløsning med høyst 25 prosent ammoniakk

d) UN 1791 natriumhypoklorittløsning med høyst 15 prosent natriumhypokloritt

e) UN 1789 saltsyre som brukes i et kontrollert og dokumentert retursystem kan benyttes i inntil 7,5 år fra produksjonsdato.

Det skal gjennomføres årlig tilstandskontroll for IBC som er eldre enn 5 år.

Flyttet fra §29 ved forskrift 14. november 2016 nr. 1311.

§ 17. Transport av farlig gods på buss

Dersom busselskapet tillater det, kan passasjer ta med farlig gods som er til eget personlig bruk og emballert i originalemballasje.

Uavhengig av busselskapets vurdering er eksplosive stoffer og gjenstander, med unntak av publikumstilgjengelig fyrverkeri og håndvåpenammunisjon, ikke tillatt transportert på buss med passasjerer.

Denne bestemmelsen gir busspassasjer anledning til å ta med seg typiske forbrukerartikler som er -klassifisert som farlig gods. Busselskapet kan imidlertid forby passasjerer å ta med farlig gods av hensyn til sikkerheten. Farlig gods på passasjertog er regulert i RID.

§ 18. Tanktransport med landbruks- eller skogbrukstraktor

For transporter i egen jord- og/eller skogbruksvirksomhet, i tank med landbruks- eller skogbrukstraktor med eller uten tilhenger, som ikke kjører raskere enn 40 km/t ved transport av farlig gods, skal bestemmelsene i ADR om brannslokningsmateriell, skriftlige instruksjoner, merking, tanker og utstyr, og for tanktilhengere krav til elektrisk utstyr, gjelde tilsvarende.

For transporter utenfor egen jord- eller skogbruksvirksomhet, gjelder i tillegg kravet om ADR-kompetansebevis.

Traktor nevnt i første ledd skal ha nasjonal godkjenningsattest.

Ammoniakktank skal oppfylle alle krav i ADR 2005 del 6.8 eller senere utgaver inkludert kravene til periodisk kontroll. Ammoniakktank skal minst hvert sjette år gjennomgå magnetpulverprøving for å avdekke eventuelle sprekker.

Endret ved forskrifter 13. januar 2014 nr. 26 og 14. november 2016 nr. 1311.

§ 18 a. Bruk av ekstra store kjøretøykombinasjoner

Kjøretøy som transporterer farlig gods og som skal ha godkjenning etter ADR del 9 som et FL, AT, EX/II eller EX/III -kjøretøy, skal ikke inngå i modulvogntog eller andre vogntog som overstiger de vekter og dimensjoner som er angitt i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy § 5-4.

Endret ved forskrift 22. november 2018 nr. 1733.

Modulvogntog anses for være en transportenhet med mer enn en tilhenger, og er forbudt å benytte til transport av farlig gods i henhold til ADR 8.1.1. Norge har imidlertid underskrevet en multilateral avtale (se ADR 1.5.1) som gir et generelt unntak fra forbudet. Bestemmelsen i denne paragrafen medfører at tank- og eksplosivkjøretøyer, på tross av den multilaterale avtalen, ikke kan inngå i modulvogntog. Det vil være tillatt å transportere farlig gods i klasse 2 til 9 som stykkgods på slike vogntog.

Forbudet mot tank- og eksplosivkjøretøy vil også gjelde for ekstra store vogntog som ikke er modulvogntog.

§ 18 b. Tanktransport av UN 3375, mellomprodukt for sprengstoff

Produkter klassifisert og godkjent som UN 3375 AMMONIUMNITRAT EMULSJON, LØSNING eller GEL, flytende eller fast stoff, og som har bestått testene a, b og c i testserie 8 i UN Testmanualen, del I seksjon 18, kan transporteres uten at egnetheten for transport i tank er ytterligere bevist ved prøving, dersom transporten skjer i tank som er tilvirket av aluminium. Når det benyttes aluminiumstank for UN 3375 på mobile tilvirkningsenheter for eksplosiver (MEMU), kreves det ikke sprengblekk eller andre særskilte trykkavlastningsordninger på tanken.

Denne bestemmelsen gjelder ikke for transport i multimodale tanker.

Endret ved forskrift 22. november 2018 nr. 1733.

Denne bestemmelsen betyr at stoffer godkjent som UN 3375 kan transporteres på aluminiumstanker uten at det kreves ytterligere tester eller spesielt godkjente trykkavlastningsanordninger på MEMU.

Dersom transporten foretas av tanker i andre metalliske materialer (unntatt multimodale tanker) enn aluminium, må egnetheten til stoffet for tanktransport være prøvet i henhold til 4.3.5 TU 39 på en måte som er akseptert av DSB og DSB (eller organ utpekt av DSB) skal godkjenne særskilte anordninger for trykkavlastning på tank på MEMU i henhold til ADR 6.12.3.1.2.

[start kap]

Kapittel 4

Transport av eksplosive stoffer og gjenstander

§ 19. Forbud mot samlasting av sprengstoff og tennere

Samlasting av sprengstoff i forenlighetsgruppe D og tennere i forenlighetsgruppe B i samme kjøretøy er ikke tillatt.

§ 20. Lasting og lossing av eksplosive stoffer og gjenstander klasse 1

Eksplosive stoffer og gjenstander klasse 1 kan lastes og losses på offentlig sted når dette er et brukersted eller et sted som har tillatelse til oppbevaring av eksplosiv vare.

Omlasting av eksplosive stoffer og gjenstander klasse 1 etter pålegg fra kontrollmyndigheten er tillatt på offentlig sted.

Det er ikke nødvendig å søke om tillatelse i henhold til ADR/RID 7.5.11.CV1, for lasting og lossing på offentlig sted i tettbebygd strøk, forutsatt at aktiviteten er i overensstemmelse med relevante krav i forskrift om sivil håndtering av eksplosjonsfarlige stoffer (eksplosivforskriften) eller forskrift om fyrverkeri og pyrotekniske varer.

§ 21. Emballasje for pyroteknisk nødutstyr m.m. som skal til destruksjon

Pyroteknisk nødutstyr, kollisjonsputeladning, kollisjonsputeenhet og beltestrammer som skal til destruksjon kan transporteres i ytteremballasje bestående av UN-godkjent plastfat med avtakbart lokk, under forutsetning av at hver gjenstand:

a) betraktes som tilhørende klassifiseringskode 1.3G

b) er emballert i inneremballasje av plast

Transportdokumentet skal indikere at emballeringsbestemmelse P101 er benyttet.

2. ledd og tittel er endret ved forskrift 13. januar 2014 nr. 26.

[start kap]

Kapittel 5

Overgangsbestemmelser

§ 22. Nasjonal godkjenningsattest for kjøretøy som transporterer farlig gods

Kjøretøy som ikke oppfyller de relevante kravene i ADR kapittel 9 for det farlige godset som skal transporteres, men som er tillatt brukt i henhold til en nasjonal overgangsbestemmelse i denne forskriften, skal ha en nasjonal godkjenningsattest for kjøretøyet. Denne attesten er kun gyldig i Norge. Teknisk kontroll og fornyelse av attesten skal skje årlig slik det er foreskrevet for ADR-godkjente kjøretøyer i ADR avsnitt 9.1.2.3 og 9.1.3.4

Endret ved forskrift 13. januar 2014 nr. 26.

§ 23. Overgangsbestemmelse for tanker og tankkjøretøy

Tanker og tankkjøretøyer som ikke tilfredsstiller nåværende krav til konstruksjon, men som ble bygget før 1. januar 1997 i overensstemmelse med norske bestemmelser, kan likevel benyttes for innenlands transport frem til og med 31. desember 2019, dersom de tilfredsstiller de opprinnelige krav til sikkerhet samt at inspeksjon og prøver utføres i samsvar med bestemmelsene i ADR.

Endret ved forskrift 13. januar 2014 nr. 26.

Endret ved forskrift 27. april 2016 nr. 433

Denne overgangsbestemmelsen er ikke lenger aktuell. Flere overgangsbestemmelser finnes i ADR kapittel 1.6.

§ 24. Opphevet

Opphevet av forskrift 13. januar 2014 nr. 26.

§ 25. Opphevet

Opphevet av forskrift 13. januar 2014 nr. 26.

§ 26. Overgangsbestemmelse for mobil tilvirkningsenhet for eksplosiver (MEMU)

Mobil tilvirkningsenhet for eksplosiver (MEMU) som ble bygget og godkjent i henhold til nasjonale bestemmelser før 1. juli 2009, men som ikke oppfyller kravene i ADR til konstruksjon og godkjenning som gjaldt fra 1. januar 2009, kan benyttes med nasjonal godkjenningsattest for kjøretøyet.

Nasjonal godkjenningsattest for MEMU kan gis til kjøretøy som tilfredsstiller konstruksjonskravene som gjaldt da enheten ble bygget, samt betingelsene som er angitt i enhetens opprinnelige vedtak om godkjenning uavhengig av godkjenningens varighet.

Endret ved forskrift 13. januar 2014 nr. 26.

§ 27. Opphevet

Opphevet av forskrift 13. januar 2014 nr. 26.

§ 28. Opphevet

Opphevet av forskrift 13. januar 2014 nr. 26.

§ 29. Opphevet

Flyttet til § 16 ved forskrift 14. november 2016 nr. 1311.

[start kap]

Kapittel 6

Tilsyn og kontroll

§ 30. Tilsyns- og kontrollmyndighet

DSB fører tilsyn med at bestemmelsene i denne forskriften overholdes.

Direktoratet for strålevern og atomsikkerhet er fag- og tilsynsmyndighet for klasse 7 radioaktivt materiale.

DSB, Statens vegvesen, politi og tollvesen kan kontrollere transport av farlig gods på vei.

DSB, politi og tollvesen kan kontrollere transport av farlig gods på jernbane.

DSB kan hos virksomhet kontrollere forhold med direkte tilknytning til landtransport av farlig gods. Statens vegvesen og politiet kan hos virksomhet kontrollere farlig gods kjøretøy.

DSB kan benytte anerkjente kontrollorganer og annen sakkyndig bistand i forbindelse med kontrollen.

Endret ved forskrift 16. januar 2019 nr. 21

§ 31. Gjennomføring av kontroll på vei

Kontroll skal gjennomføres som stikkprøver over en så stor del av veinettet som mulig. Stedet der kontrollmyndigheten anser det nødvendig å holde kjøretøy tilbake eller henvise kjøretøyet til, skal være egnet for formålet og ikke innebære uakseptabel risiko.

Kontroll av kjøretøy skal gjennomføres i henhold til sjekklisten i direktiv (EU) 2022/1999, vedlegg I. Kontrollmyndigheten skal gi fører av kjøretøyet et eksemplar av sjekklisten eller en attest som viser resultatet av kontrollen. Sjekklisten/attesten skal på anmodning fra kontrollmyndigheten fremvises ved senere kontroller slik at ytterligere kontroll kan forenkles eller så vidt mulig unngås.

Kontrollmyndigheten kan kreve fremlagt de dokumenter som skal følge med ved transport av farlig gods, og kreve innsyn i lasten. Dersom det ikke innebærer uakseptabel risiko kan kontrollmyndigheten ta ut prøver av godset for nærmere undersøkelser i laboratorier anerkjent av DSB.

Kontrollen skal ikke overstige rimelig tid.

Ved overtredelse av bestemmelser i denne forskriften, og særlig ved overtredelser som listet i direktiv (EU) 2022/1999, vedlegg II, kan kontrollmyndigheten enten holde tilbake kjøretøy eller henvise kjøretøy til et passende sted inntil kjøretøyet er brakt i overensstemmelse med reglene. Avhengig av omstendighetene eller av hensynet til sikkerheten kan kontrollmyndigheten også pålegge andre nødvendige tiltak før transporten kan gjenopptas. Kontrollmyndigheten kan på stedet trekke tilbake en godkjenningsattest for et norskregistrert kjøretøy dersom det er i en slik forfatning at fortsatt bruk er uforsvarlig.

§ 32. Samarbeid med andre land om kontroll på vei og tilsyn

Alvorlige og gjentatte overtredelser som utgjør en sikkerhetsrisiko for transport av farlig gods som begås av en virksomhet som er hjemmeværende i et annet land som er omfattet av EØS-avtalen, skal rapporteres/meldes til myndighetene i det landet hvor kjøretøyet er registrert eller hvor virksomheten er etablert.

Myndighetene i det landet hvor alvorlige og gjentatte overtredelser er konstatert, kan anmode myndighetene i det landet hvor kjøretøyet er registrert eller hvor virksomheten er etablert, om å iverksette passende tiltak overfor overtrederen. Myndighetene i det landet hvor kjøretøyet er registrert eller hvor virksomheten er etablert skal i så fall underrette myndig-hetene i det landet hvor overtredelsen er konstatert om hvilke tiltak som er iverksatt overfor transporten eller virksomheten.

Hvis det ved en veikontroll av et kjøretøy som er registrert i et annet land, konstateres forhold som gir grunn til å anta at det er begått alvorlige eller gjentatte lovovertredelser som ikke kan påvises på grunn av manglende bevis ved denne kontrollen, bistår myndighetene i de berørte landene hverandre med å klarlegge situasjonen. Dersom det i denne sammenheng avlegges et kontrollbesøk i virksomheten, underrettes det andre berørte landet om resultatet av kontrollen.

[start kap]

Kapittel 6a

Kontrollorganer som skal godkjenne, kontrollere og prøve emballasje, tanker og bulkcontainere

DSB har fastsatt et nytt kapittel 6a i forskrift om landtransport av farlig gods. Reglene trådte i kraft 1. juli 2022.

Formålet med regelverket er å gi regler for utpeking av kontrollorgan som skal godkjenne, kontrollere og prøve emballasje (inklusive IBC og storemballasje), tanker og bulkcontainere til transport av farlig gods. Det nye kapittelet gir også regler for utøvelse av rollen som kontrollorgan.

§ 32a. Virkeområde

Dette kapittelet gjelder utpeking og krav til kontrollorganer som etter reglene i forskriften, herunder ADR/RID, skal godkjenne, kontrollere og prøve emballasje, tanker og bulkcontainere for lovlig transport av farlig gods. Kapittelet gjelder ikke godkjenning, kontroll og testing av emballasje, tanker og bulkcontainere til klasse 7 radioaktivt materiale.

Dette kapittelet gjelder ikke utstyr som er regulert i forskrift om transportabelt trykkutstyr.

Tilføyd ved forskrift 16. mai 2022 nr. 859.

Begrepet kontrollorgan er definert i ADR/RID 2021 kapittel 1.2.

Reglene om utpeking og krav til kontrollorganer for emballasje, tanker og bulkcontainere gjelder emballasje, tanker og bulkcontainere som faller inn under brann- og eksplosjonsvernloven og forskrift om landtransport av farlig gods. Emballasje, tanker og bulkcontainere er definert i ADR kapittel 1.2.

Utpeking av kontrollorganer for utstyr som reguleres av forskrift om transportabelt trykkutstyr, er ikke omfattet av kapittel 6a. Kontrollorganer som skal utføre kontroller på slikt utstyr må oppfylle bestemmelsene i forskrift om transportabelt trykkutstyr. Se nærmere virkeområde og definisjon i forskrift om transportabelt trykkutstyr § 1 og § 2.

Med formuleringen «lovlig transport av farlig gods» menes alle obligatoriske krav til utstyret, ved at konstruksjonen må oppfylle alle relevante konstruksjonskrav, inkludert til eventuelt drifts- og strukturelt utstyr, samt de spesielle bestemmelsene for ulike klasser av farlig gods som skal transporteres.

Begrepene «godkjenne, kontrollere og prøve» er ment å omfatte forhold som gjelder kontroll og godkjenning av utstyr der ADR/RID-bestemmelsene krever at enten vedkommende myndighet eller et utpekt organ skal bekrefte at utstyret oppfyller konstruksjonskravene. I all hovedsak fremgår konstruksjonskravene samt kravene til å utføre prøver, foreta kontroller og utstede godkjennelser av del 6 i ADR/RID. Men både del 4 og del 6 inneholder bestemmelser og oppgaver i tilknytning til utstyr som kontrollorganet skal eller har godkjent, og hvor det er naturlig at kontrollorganet gjør vurderinger og tar avgjørelser.

Eksempelvis krever ADR/RID 6.1.5.5.1 at emballasjekonstruksjonen skal være godkjent av vedkommende myndighet. I tilknytning til en slik godkjenning vil det være naturlig at det er kontrollorganets oppgave å vurdere kvalitetssikringssystemet knyttet til produksjon av emballasjen etter kravet i ADR/RID 6.1.1.4.

Del 4 som omhandler bruksbestemmelser for utstyr vil også kunne inneholde krav og oppgaver i tilknytning til godkjent utstyr og lovlig bruk av utstyret. Eksempelvis vil det være kontrollorganets oppgave å veilede om stoffets forenlighet for tank, ADR/RID 4.3.2.1.5. Hvilke oppgaver i del 4 og del 6 som faller innenfor de oppgavene kontrollorganet skal uføre, vil derfor avhenge av type godkjennings- og kontrollaktivitet i del 6 som det søkes om utpeking for.

Eventuelle andre godkjenningsoppgaver som ikke naturlig følger av forhold som faller innenfor «godkjenne, kontrollere og prøve», er ikke en del av kontrollorganets oppgaver med mindre dette fremkommer av utpekingsvedtaket.

Når det gjelder klasse 7 radioaktivt materiale, følger det allerede av forskrift om landtransport av farlig gods § 30 andre ledd, at Direktoratet for strålevern og atomsikkerhet (DSA) er fag- og tilsynsmyndighet for klasse 7 radioaktivt materiale. Emballasje og kolli for radioaktivt materiale (klasse 7) skal godkjennes av DSA, når dette er påkrevet etter bestemmelsene i ADR/RID.

Når det ikke stilles krav til at kontroll mv. må foretas av kontrollorganer, eller der kontrollen er ivaretatt av annet regelverk, kommer regelverket heller ikke til anvendelse. Dette gjelder for eksempel aerosolbeholdere, brannslukningsapparater, gassflasker til pusteluft, små gassbeholdere, og bulkcontainere som skal kontrolleres og godkjennes etter forskrift om prøving, kontroll, godkjenning og vedlikehold mv. av containere (CSC).

§ 32b. Utpeking av kontrollorganer

Virksomheter som vil bli kontrollorgan for emballasje, tanker og bulkcontainere etter denne forskriften, kan etter søknad til DSB bli utpekt som kontrollorgan.

Kontrollorganer skal ha norsk organisasjonsnummer og være akkrediterte for oppgavene.

Kontrollorganer for tanker og bulkcontainere skal være akkrediterte etter EN ISO/ IEC 17020 type A (unntatt avsnitt 8.1.3). Kontrollorganer for emballasje skal være akkrediterte etter EN ISO/IEC 17020 type A (unntatt avsnitt 8.1.3) eller EN ISO/IEC 17025.

Virksomheter skal i søknaden til DSB dokumentere med et akkrediteringssertifikat fra et nasjonalt akkrediteringsorgan at kravet i andre og tredje ledd er oppfylt. Akkrediteringsdokumentene skal vise til de godkjenningene, kontrollene og prøvene i ADR/RID som kontrollorganet kan utføre.

En utpeking som kontrollorgan er gyldig inntil akkrediteringen utløper eller trekkes tilbake, eller inntil utpekingen omgjøres etter § 32j andre ledd.

Tilføyd ved forskrift 16. mai 2022 nr. 859.

I søknaden må det tydelig fremgå hvilke godkjenninger, kontroller og prøver som kontrollorganet søker om å få utføre. Søknaden skal derfor inneholde en uttømmende opplisting, så detaljert som mulig, av de godkjennings-, prøve- og kontrollaktivitetene som kontrollorganet søker om å bli utpekt til, med konkrete henvisninger til kapittel og avsnitt i ADR/RID. Dette korresponderer med reglene som er knyttet til akkreditering og akkrediteringsomfang i andre og fjerde ledd.

Kravet til norsk organisasjonsnummer i andre ledd må dokumenteres ved hjelp av en firmaattest som viser registrering i Foretaksregisteret. For tilgang til firmaattest, se https://www.brreg.no/produkter-og-tjenester/bestille-produkter/informasjon-om-vare-produkter/

Kravene til akkreditering følger av tredje ledd. Kontrollorganer må være akkrediterte for de kontrollaktivitetene som de søker om å gjennomføre. Virksomheter skal være akkreditert i henhold til relevante internasjonale standarder. Kontrollorgan for tanker og bulkcontainere skal være akkreditert etter EN ISO / IEC 17020 type A (unntatt avsnitt 8.1.3). Kontrollorgan for emballasje skal enten være akkreditert etter EN ISO / IEC 17020 type A (unntatt avsnitt 8.1.3) eller etter EN ISO / IEC 17025.

Akkrediteringsomfanget beskrevet i akkrediteringen avgjør hvilke oppgaver kontrollorganet kan utføre. Akkrediteringsomfanget skal gi en beskrivelse av de godkjenningene, kontrollene og prøvene kontrollorganet skal kunne utføre, med referanser til de relevante standardene/metoder og kapitler i ADR/RID, som er listet opp i søknaden.

I fjerde ledd fremgår dokumentasjonskravene til søknaden. DSB skal kunne kontrollere at kravene til norsk organisasjonsnummer og akkreditering er oppfylt. Kontrollorgan fra EU/EØS-området som skal drive virksomhet som kontrollorgan i Norge, kan fremlegge akkrediteringsbevis fra hjemlandet.

Nasjonalt akkrediteringsorgan i Norge er Norsk akkreditering. Akkreditering skaper tillit til de prøveresultatene som leveres, og er også viktig for å opprettholde god kvalitet på kontrolltjenestene. Akkreditering vil også til en viss grad sikre tilsynet med kontrollorganet. Akkreditering innvilges for en periode på fem år, og i løpet av akkrediteringsperioden gjennomfører Norsk akkreditering en oppfølging av den akkrediterte virksomheten.

Av femte ledd fremgår det at utpekingen som kontrollorgan er gyldig inntil akkrediteringen utløper eller trekkes tilbake. På denne måten vil gyldigheten av utpekingen være avhengig av at det viktigste kravet til utpekingen er oppfylt. Tilsynsmyndigheten trenger ikke å trekke tilbake en utpeking dersom akkrediteringen utløper eller trekkes tilbake.

Adgangen til å trekke tilbake eller omgjøre utpekingen av andre grunner er regulert i § 32 j.

§ 32c. Organisatoriske krav til kontrollorganer

Kontrollorganer skal

a) ha ansatte med relevant opplæring og gode faglige kvalifikasjoner,

b) ha tilgang på hensiktsmessige lokaler og utstyr,

c) opprettholde et klart skille mellom kontrollorganfunksjoner og andre aktiviteter,

d) ha et dokumentert system for kvalitetskontroll, og

e) opprettholde et effektivt og hensiktsmessig rapport- og dokumentarkiv.

Tilføyd ved forskrift 16. mai 2022 nr. 859.

Til sammenligning, se reglene for tekniske kontrollorganer for transportabelt trykkutstyr i ADR/RID 2021 kapittel 1.8.6.8 og i forskrift om transportabelt trykkutstyr.

I bokstav a) er det stilt krav om at kontrollorganet skal ha ansatte med relevant opplæring og faglige kvalifikasjoner. Med dette menes blant annet at ansatte skal ha relevant kompetanse i ADR/RID. Kontrollorganet må selv vurdere hvilken opplæring og faglige kvalifikasjoner som de ansatte må ha for å ivareta kontrollorganets oppgaver.

I bokstav b) er det stilt krav om at kontrollorganer skal ha tilgang på hensiktsmessige lokaler og utstyr. Akkrediteringskravene vil ivareta de vesentligste kravene til kontrollorganets lokaler og utstyr. Ut over dette må kontrollorganet selv vurdere nærmere hva slags lokaler og utstyr de må ha for å ivareta oppgavene.

I bokstav c) er det stilt krav om at kontrollorganet skal opprettholde et klart skille mellom kontrollorganfunksjoner og andre aktiviteter. Dette skal bidra til at kontrollorganet opptrer uavhengig av kontrollorganets andre interesser. Det vises ellers til habilitetsreglene i forvaltningsloven § 6 flg. Disse reglene gjelder for kontrollorganer når de utøver offentlig myndighet på DSBs vegne.

I bokstav d) er det stilt krav om at kontrollorganet skal ha et dokumentert system for kvalitetskontroll. Akkrediteringskravene vil ivareta de vesentligste kravene til kvalitetskontroll. Ut over dette må kontrollorganet selv vurdere nærmere hvordan kontrollorganets arbeid med kvalitetskontroll skal gjennomføres for å sikre ivaretakelsen av kontrollorganets oppgaver.

I bokstav e) er det stilt krav om at kontrollorganet skal opprettholde et effektivt og hensiktsmessig rapport- og dokumentarkiv. Kontrollorganet skal kunne dokumentere alle godkjenninger, kontroller og prøver som er utført på DSBs vegne. Kontrollorganets virksomhet skal være etterprøvbar. I dette ligger blant annet at DSB skal kunne utøve sin funksjon som klageorgan, jf. klagebestemmelsen i landtransportforskriften § 34. Kontrollorganet skal kunne legge frem alle de opplysningene som er nødvendige for at DSB skal kunne avgjøre klagesaken. Å stille krav til kontrollorganets rapport- og dokumentarkiv er også viktig for DSBs utøvelse av tilsynsvirksomhet.

§ 32d. Kontrollorganers oppgaver

I henhold til utpekingen skal kontrollorganene utføre oppgavene med godkjenning, kontroll og prøving etter ADR/RID del 4 og del 6.

Tilføyd ved forskrift 16. mai 2022 nr. 859.

Kontrollorganenes oppgaver følger av ADR/RID del 4 og del 6. Grunnen til at det henvises til ADR/RID kapittel 4 og 6, er at det er disse kapitlene som inneholder kravene til emballasje, tanker og bulkcontainere. I den grad kontrollorganene i forbindelse med kontrollene allikevel må anvende bestemmelser utenfor de nevnte kapitlene, må de naturligvis gjøre det. Dette kan f.eks. gjelde de særlige overgangsbestemmelsene i ADR kapittel 1.6.

Etter ADR/RID del 4 og del 6 er det to hovedtyper godkjenningsoppgaver; de som er knyttet til utstyrsgodkjenning, og de som er knyttet til andre forhold rundt transport, som for eksempel alternativ bruk av godkjent utstyr, alternativ fyllingsgrad etc.

Når det fremgår av bestemmelsen at kontrollorganene skal utføre oppgavene med «godkjenning, kontroll og prøving» etter ADR/RID del 4 og del 6, betyr dette at reglene gjelder selve utstyret. Samtlige slike godkjenningsoppgaver for emballasje, tanker og bulkcontainere, er omfattet av kapittel 6 A.

Andre eventuelle godkjenningsoppgaver, som ikke gjelder krav knyttet til godkjenning av selve utstyret, er i utgangspunktet ikke en del av kontrollorganets oppgaver. Det nærmere innholdet i kontrollorganenes oppgaver vil fremgå av akkrediteringsomfanget, som skal inneholde en henvisning til de aktuelle kapitlene i ADR/RID. Dersom enkelte underavsnitt i ADR/RID ikke skal inngå i kontrollorganets oppgaver, vil det refereres til dette i akkrediteringsomfanget og i utpekingsvedtaket.

En formalisering av oppgavene vil kunne bidra til økt rettssikkerhet for tankeiere / emballasjeprodusenter mv. og gi større grad av forutberegnelighet for kontrollorganene.

Også selve akkrediteringen vil sette rammer for hvilke oppgaver som kontrollorganet kan påta seg. Innenfor disse rammene avgjør kontrollorganet selv hvilke typer godkjenninger, kontroller og prøver som kontrollorganet skal søke om og tilby.

§ 32e. Kontrollorganers sertifisering av kontrollører for IBC

Kontrollorganer for emballasje kan sertifisere kontrollører for førstegangskontroll og periodisk kontroll av IBC. Kontrollorganer skal sørge for at sertifiseringsordningen er forsvarlig og utstede kompetansebevis med gyldighet på fem år til kontrollører som har gjennomført kurs og bestått prøve.

Tilføyd ved forskrift 16. mai 2022 nr. 859.

Bestemmelsen innebærer en forskriftsfesting av gjeldende praksis. Det er et stort antall IBCer i bruk og det er derfor behov for å videreføre en hensiktsmessig ordning for førstegangskontroll og periodisk kontroll av disse.

Sertifiseringsordningen overlates nå til kontrollorganer som er utpekt for kontroll mv. av emballasje.

I andre punktum er det et krav om at sertifiseringsordningen skal være forsvarlig og at kompetansebevis utstedes med gyldighet på fem år. Kravet om at sertifiseringsordningen skal være forsvarlig innebærer blant annet at kursdeltakerne må gis opplæring i gjeldende regelverk og bestå en prøve. Sertifikater som utstedes skal blant annet angi hva sertifikatet gjelder for, hvor lenge det er gyldig og behovet for resertifisering. Det skal videre fremgå hvilket kontrollorgan som har utstedt sertifikatet og hvilken kontrollør sertifikatet tilhører. Kontrollorganet skal til enhver tid ha oversikt over hvem som har gyldige sertifikater.

§ 32f. Kontrollorganers godkjenning og overvåking av internorganer

Kontrollorganer for tanker kan godkjenne og overvåke internorgan for periodiske-, mellomliggende- og ekstraordinære kontroller av atmosfæriske tanker etter ADR kapittel 6.8.2.4.2, 6.8.2.4.3 og 6.8.2.4.4.

Reglene i ADR kapittel 1.8.7 gjelder tilsvarende for godkjenning og overvåking av internorganer for kontroll av atmosfæriske tanker for vegtransport av brannfarlige væsker i klasse 3.

Internorganets kontroller av atmosfæriske tanker skal ikke gjennomføres av personell som har utført reparasjon eller vedlikehold på den samme tanken.

Med atmosfæriske tanker forstås faste tanker eller løstanker for transport av væsker med damptrykk ikke over 110 kPa (1,1 bar) (absolutt) ved 50 °C som er konstruert i samsvar med bestemmelsene i ADR 6.8.1.1.14 a), og som er utstyrt med luftesystem i henhold til 6.8.2.2.6.

Tilføyd ved forskrift 16. mai 2022 nr. 859.

Bestemmelsen gjelder kun for atmosfæriske tanker, f.eks. tankbiler for transport av drivstoff. Hva som er en «atmosfærisk tank» er definert i bestemmelsens siste ledd, slik at det etableres et klart og tydelig virkeområde for internorganenes aktivitet.

Bestemmelsen vil dekke periodiske kontroller av ordinære tanker for transport av drivstoff og flytende brensel. Transport av disse produktene i tank utgjør en stor andel (mer enn halvparten) av all transport av farlig gods i Norge. Følgelig er det et behov for ordninger som ivaretar hensynet til betryggende periodiske kontroller av atmosfæriske tanker og gjør det mulig å få god geografisk dekning på kontrollstedene. Reglene er en videreføring av en gjeldende ikke-forskriftsfestet ordning der kontrollorgan kan utpeke verksteder for periodisk kontroll av atmosfæriske tanker. For å kunne opprettholde en ordning for kontroll for denne typen tanker, er det avgjørende at dette kan skje uten krav til akkreditering av internorganet.

Begrepet internorgan benyttes i ADR og kan benyttes for å beskrive en ordning hvor en virksomhet (her: verksted) som arbeider under overvåkning av et utpekt kontrollorgan, kan gjøre kontroller på vegne av kontrollorganet og utstede dokumentasjon på kontrollene i kontrollorganets navn og ved hjelp av kontrollorganets tankstempel etter henholdsvis ADR 6.8.2.4.5 og 6.8.2.5.

Internorganets navn bør alltid fremgå av dokumentasjonen. Imidlertid skal det ikke på noe utstedt dokumentasjon gjøres bruk av akkrediteringsmerket (med akkrediteringsorganets logo med angivelse av registreringsnummer og område) selv om kontrollorganet er akkreditert av et nasjonalt akkrediteringsorgan som inspeksjonsorgan etter EN ISO/IEC 17020, med den begrunnelse at overvåkning av internorgan vil være utenfor akkrediteringsomfanget til kontrollorganet.

Etter ADR 6.8.2.5.1 anses kontrollorganet som «den sakkyndige som utførte kontrollene». Kontrollorganet må være akkreditert til å gjennomføre de kontrollene som internorganet skal utføre på kontrollorganets vegne.

Det utpekte kontrollorganet står ansvarlig for kvaliteten på det kontrollarbeidet som gjøres av internorganer under deres overvåkning.

Reglene det henvises til i ADR kapittel 1.8.7 om godkjenning og overvåkning av internorganer for trykktanker kan med fordel også benyttes for atmosfæriske tanker. Reglene gjelder derfor atmosfæriske tanker for vegtransport, beregnet for klasse 3. (brannfarlige væsker). Ytterligere bestemmelser i ADR om internorganer i kapittel 6.2 skal ikke gis anvendelse. Ellers må internorganets virksomhet reguleres gjennom avtale med kontrollorganet, på lik linje med andre underleverandører av tjenester.

De periodiske revisjonene av internorganet som kontrollorganet skal gjennomføre, må tilpasses den virksomheten som internorganet driver mht. omfang, kompleksitet og lokal kompetanse mm., se ADR 1.8.7.

Internorganets reparasjon og vedlikehold av atmosfæriske tanker skal utføres av annet personell enn de som gjennomfører kontroller. Bestemmelsen skal sikre at kontrollene blir utført på en uavhengig måte.

§ 32g. Kontrollorganers rapporteringsplikt til DSB

Kontrollorganer skal innen første kvartal hvert år fremlegge en rapport til DSB om

a) godkjenninger, kontroller og prøver som er utført i medhold av utpekingen,

b) avslag, restriksjoner, suspensjoner eller tilbaketrekkinger av typegodkjenningssertifikater,

c) eventuelle forhold som påvirker omfanget og betingelsene for utpekingen, og

d) gjennomførte kurs for kontrollører av IBC.

Tilføyd ved forskrift 16. mai 2022 nr. 859.

Bestemmelsen innebærer en forskriftsfesting av gjeldende praksis (avtaler) med dagens kontrollorganer.

Det er viktig at DSB får gode rapporter om de aktivitetene kontrollorganene har gjennomført, ettersom de utøver offentlig myndighet på DSBs vegne. Slik rapportering vil også bidra til at DSB kan gjøre informerte valg, f.eks. med hensyn til tilsyn. DSB vil også kunne få viktig informasjon om eventuelle forhold som påvirker omfanget og betingelsene for utpekingen av kontrollorganet som f.eks. uforutsette endringer i økonomiske forhold.

I bokstav a) gjelder det et krav om rapportering av aktiviteter som kontrollorganene utfører i medhold av utpekingen. Dette kravet gjelder alle godkjenninger, kontroller, og prøvinger. DSB vil på denne måten skaffe seg oversikt over kontrollorganets arbeid og utviklingstrekk på området.

I bokstav b) fremgår det at også avslag, restriksjoner, suspensjoner eller tilbaketrekkinger av typegodkjenningssertifikater skal rapporteres til DSB. Dette er informasjon som kan være viktig med hensyn til oversikt over risiko og for utvelgelse av tilsynsobjekter.

I bokstav c) fremgår det at rapporteringen også skal inneholde informasjon om eventuelle forhold som påvirker omfanget og betingelsene for utpekingen av kontrollorganet. Dette kan f.eks. gjelde økonomiske forhold, eller andre endringer som kan være viktige for å vurdere kontrollorganets egnethet.

I bokstav d) fremgår det at rapporteringen skal inneholde en oversikt over gjennomførte kurs for kontrollører av IBC. Kontrollorganet skal til enhver tid ha oversikt over hvem som har rett til å gjennomføre kontroller på dette området.

§ 32h. Gebyr

Kontrollorganer kan ta gebyr for godkjenning, kontroll og prøving etter denne forskriften. Gebyrets størrelse skal stå i rimelig forhold til kontrollorganets utgifter ved gjennomføringen av oppgavene.

Tilføyd ved forskrift 16. mai 2022 nr. 859.

Bestemmelsen angir kontrollorganets rett til å ta et rimelig gebyr for tjenesten.

Oppgavene som kontrollorganene gjør på DSBs vegne innebærer i noen grad utøving av offentlig myndighet, og det er derfor viktig at gebyret står i rimelig forhold til kontrollorganets utgifter. Utpeking av kontrollorgan gjennom en søknadsprosess, vil kunne åpne for flere tilbydere av kontrolltjenester. Flere kontrollorganer, sammenholdt med krav om at gebyrene skal være forholdsmessige, vil kunne bidra til at denne markedsreguleringen av gebyrene medfører at gebyrene holdes på et rimelig nivå.

§ 32i. Tilsyn med kontrollorganer

DSB kan føre tilsyn med kontrollorganer som er utpekt etter dette kapittelet.

Ved utøvelse av tilsyn gjelder lov 14. juni 2002 nr. 20 om vern mot brann, eksplosjon og ulykker med farlig stoff og om brannvesenets redningsoppgaver § 33 til § 36 om tilsynsmyndighetenes rett til å kreve opplysninger, rett til adgang og rett til å innhente prøver.

Tilføyd ved forskrift 16. mai 2022 nr. 859.

Ved DSBs utøvelse av tilsyn med kontrollorganer kommer brann- og eksplosjonsvernloven §§ 33–36 om tilsynsmyndighetenes rett til å kreve opplysninger, rett til adgang og rett til å innhente prøver, til anvendelse.

Etter første ledd kan DSB føre tilsyn med kontrollorganer som er utpekt etter § 32 b.

I andre ledd er det gjort en henvisning til brann- og eksplosjonsvernloven, som pålegger kontrollorganet en plikt til å bistå under tilsynet. Hensikten med slike regler er å sikre at DSB kan gjennomføre effektivt og hensiktsmessig tilsyn med kontrollorganet.

Kontrollorganet skal blant annet gi DSB adgang til lokaler, gi de opplysningene som er nødvendige for at tilsynet kan gjennomføres, og stille i møter med relevant personell under tilsynet. Brann- og eksplosjonsvernloven kapittel 7 angir rammene for kontrollorganets plikter i forbindelse med tilsyn.

§ 32j. Reaksjoner mot kontrollorganer

DSB kan gi kontrollorganer de pålegg som er nødvendige for å sikre at kontrollene utføres i samsvar med denne forskriften. Om nødvendig kan det gis pålegg om stansing av kontrollvirksomheten til avvik er rettet eller til vedtak om omgjøring av utpeking er avgjort.

DSB kan midlertidig eller permanent omgjøre en utpeking av et kontrollorgan dersom det avdekkes:

a) vesentlige eller gjentatte avvik fra kravene i § 32b til § 32h,

b) vesentlige eller gjentatte avvik fra kravene til kontrollenes innhold, metode og vurderinger etter ADR/RID,

c) at pålegg som er nødvendig for å sikre at kontrollene utføres i samsvar med forskriften, ikke etterkommes eller at skriftlig advarsel ikke tas til følge,

d) at kontrollorganet unndrar seg tilsyn, eller

e) at det utføres kontroller som kontrollorganet ikke er utpekt for.

Tilføyd ved forskrift 16. mai 2022 nr. 859.

Bestemmelsen fastsetter hva som kan gi grunnlag for forvaltningsreaksjoner/sanksjoner dersom det avdekkes uregelmessigheter i tilsynet med kontrollorganene samt hvilke reaksjoner/sanksjoner som er aktuelle.

Etter første ledd kan DSB gi kontrollorganet pålegg dersom det er nødvendig for å sikre at kontrollene med utstyret utføres i henhold til forskriften. Hensikten med dette er at DSB skal kunne reagere overfor kontrollorganet, og bringe et ulovlig forhold til opphør. Det er viktig at DSB skal kunne kreve stans av kontrollaktiviteten i påvente av at avvik er rettet eller til vedtak om omgjøring av utpekingen er avgjort.

Eksempler på slike forhold kan være at kontrollorganet foretar kontroller selv om kontrollutstyr er defekt, ikke er kalibrert eller har andre mangler. I slike tilfeller kan det være hensiktsmessig at det også treffes vedtak om stansing inntil retting er foretatt, eventuelt til spørsmålet om tilbakekalling av utpekingen er vurdert og avgjort.

Andre ledd ivaretar DSBs adgang til å omgjøre en utpeking av et kontrollorgan. DSB vurderer at en utpeking av et kontrollorgan er et enkeltvedtak jf. forvaltningsloven § 2 bokstav b) jf. a), og at forvaltningslovens kapittel IV-VI derfor gjelder. DSBs adgang til å omgjøre et enkeltvedtak følger av forvaltningsloven § 35.

Andre ledd bokstavene a) til e) sier noe om når DSBs adgang til å omgjøre en utpeking inntrer. Det er tilstrekkelig at kriteriene i en av disse bokstavene er oppfylt.

[start kap]

Kapittel 7

Avsluttende bestemmelser

§ 33. Eksamensadministrator

DSB utpeker eksamensadministrator for sikkerhetsrådgiver og ADR-kompetansebevis. Eksamensadministrator utarbeider og gjør kjent de nødvendige administrative rutiner for gjennomføring av eksamen og utstedelse av bevis. Eksamensadministrator kan kreve gebyr for gjennomføring av eksamen, for ikke oppmøte til eksamen og for utstedelse av bevis.

Eksamensadministrator for ADR-kompetansebevis er Statens Vegvesen i henhold til avtale mellom DSB og Vegdirektoratet. Stiftelsen Norsk brannvernforening administrerer eksamensordningen for sikkerhetsrådgivere.

§ 34. Klage

Enkeltvedtak truffet av DSB kan påklages til Justis- og beredskapsdepartementet.

Enkeltvedtak truffet av eksamensadministrator, Statens vegvesen, politi, tollvesen, og kontrollorganer, kan påklages til DSB.

Klagen skal fremsettes overfor den myndigheten eller det kontrollorganet som har truffet enkeltvedtaket.

Endret ved forskrifter 22. november 2018 nr. 1733 og 16. mai 2022 nr. 859.

§ 35. Reaksjonsmidler

Ved overtredelse av denne forskriftens bestemmelser eller vedtak fattet i medhold av den gjelder bestemmelsene i brann- og eksplosjonsvernloven §§ 37-40 og 42 tilsvarende.

DSB kan trekke tilbake ADR-kompetansebevis ved overtredelse av bestemmelser i lov, forskrift eller dersom særlige grunner tilsier det. DSB avgjør når og på hvilke vilkår kompetansebeviset kan gis tilbake etter en slik tilbaketrekking.

§ 36. Fravik

DSB kan fravike bestemmelsene i denne forskriften i enkelttilfeller når særlige grunner foreligger og det ikke strider mot internasjonale avtaler som Norge har inngått. Fravik må være begrenset i tid og gjelde for tydelige definerte transportoperasjoner. Det kan settes særskilte betingelser for slike fravik. Ved vurderingen av om fravik skal gis legges spesielt vekt på at sikkerhetsnivået opprettholdes på tross av et fravik

Endret ved forskrift 14. november 2016 nr. 1311.

På grunn av EØS-avtalen setter også artikkel 6 (5) i direktiv 2008/68/EF begrensninger på hvilke fravik Norge kan tillate i enkeltsaker.

§ 37. Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 1. juli 2009.

Fra samme tidspunkt oppheves forskrift 1. desember 2006 nr. 1331 om transport av farlig gods på veg og jernbane.