



Avdelningen för utveckling av samhällsskydd  
Enheten för säker hantering av farliga ämnen  
Katarina Ström  
010-240 5341

## Rapport från det 100:e mötet med FN:s arbetsgrupp för transport av farligt gods på väg (ADR)

### WP.15, Working Party on the Transport of Dangerous Goods, 9-13 maj 2016 i Genève, Schweiz

Officiell rapport publiceras om några veckor  
på <http://www.unece.org/trans/main/dgdb/wp15/wp15rep.html>

Sverige representerades av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap genom Katarina Ström.

#### Färgmarkeringarna i vänster kolumn nedan betyder:

**Grön** = Positivt resultat (antogs/redovisades)

**Blå** = Vissa delar antogs, andra avvisades

**Gul** = Dokumentet drogs tillbaka eller ytterligare arbete kommer att ske

**Röd** = Negativt resultat (antogs inte)

#### **Deltagarförteckning**

23 nationer samt 6 internationella intresseorganisationer inom ADR-området deltog på mötet. Därutöver deltog en representant från EU-kommissionen och en från OTIF.

##### Följande nationer deltog:

Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Italien, Lettland, Luxemburg, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Rumänien, Ryssland, Schweiz, Slovakien, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tjeckien, Turkiet, Tyskland, Ungern och Österrike.

##### Följande internationella intresseorganisationer deltog:

European Association for Coal and Lignite (EUROCOAL), European Conference of Fuel Distributors (ECFD), European Liquefied Petroleum Gas Association (AEGPL), International Association for Natural Gas Vehicles (NGV Global), International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA) och International Road Transport Union (IRU).

#### **Mötets öppnande**

Ordföranden, Mr. J. Franco öppnade mötet. Ms. Eva Molnar, Director of the Sustainable Transport Division of the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) samt Mr. Jean Todt, The United Nations Secretary-General's Special Envoy for Road Safety lämnade information om pågående arbete.

<b>1. Fastställande av dagordning</b>	
WP.15 antog dagordningen som ändrats genom INF.2/Rev.1 för att inkludera de informella dokumenten INF.1 – INF.31.	
<b>2. 78:e mötet med Inland Transport Committee</b>	
<b>Rapport</b> från 78:e mötet med Inland Transport Committee (ITC), som hölls i Genève 23-26 februari 2016. ITC har nu antagit arbetsplanen för 2016-2017 och sekretariatet kommer att publicera konsoliderade texter av ADR och ADN för ikraftträdande 1 januari 2017.	
<b>3. Statusen för ADR-överenskommelsen samt relaterade frågor</b>	
WP.15 informerades om statusen för ADR, ändringsprotokollet från 1993 samt särskilda avtal och notifikationer i enlighet med kapitel 1.9. Inga ändringar har skett vad gäller statusen för ADR (48 medlemsländer). Mötet kunde dock konstatera att både Turkiet och Serbien nu har undertecknat 1993 års ändringsprotokoll (35 undertecknande stater).	
<b>4. Tolkningsfrågor</b>	
<p><a href="#">INE.5 (Sverige)</a> <a href="#">INE.21 (Finland)</a></p>	<p>Vid samlastning av sprängämnen tillsammans med tändämnen ska de separeras med lämplig metod. Det är väldigt svårt att på ett fordon få till en sådan separation. Det finns alltid en viss möjlighet att en detonation hos tändämnet överförs till sprängämnet. Frågan är därför hur begreppet "ingen risk" ska tydas. Sverige vill även veta hur andra länder utför separationen.</p> <p><b>Resultat:</b> Olika syn framfördes från länderna. Några tillåter inte samlastning av dessa ämnen alls eftersom risker inte kan uteslutas, medan andra länder har antagit en separationsmetod de anser erbjuder en acceptabel säkerhetsnivå. Franska utgåvan av ADR är formulerad lite annorlunda och lämnar visst utrymme för tolkning. Generellt ansågs dock dessa transporter vara mycket lokala och att det därför inte finns något större behov av att ändra texten i regelverken. Finland presenterade sin separationsmetod genom INF.21.</p>
<b>5. Texter från Joint-mötet (RID/ADR/ADN)</b>	
<p><a href="#">ECE/TRANS/WP.15/AC.1/142 samt Add.1 och Add.2</a> <a href="#">INE.3 (Sekretariatet)</a></p>	Med några mindre ändringar antog mötet texterna i INF:3 för införande i ADR 2017. Dokumentet kommer även att gås igenom på det kommande mötet med arbetsgruppen för RID (järnväg).
<b>6. Förslag till ändringar i ADR</b>	
<b>(a) Konstruktion och godkännande av fordon</b>	

<p><b>INF.7 (Frankrike)</b></p>	<p><b>1.6.5.16 Ändring av övergångsbestämmelse för typgodkända fordon</b></p> <p>I ADR 2017 kommer det in en hänvisning till att bränsletankar för flytande bränsle ska uppfylla ECE Reglemente nr. 34. En övergångsperiod finns också kopplad till detta som medger att fordon som har registrerats/tagits i bruk före 1 juli 2017 fortsatt får användas. I 1.6.5.4 medges dock en generell övergångsbestämmelse att fordon som kräver typgodkännande får tillverkas enligt de gamla bestämmelserna under en period på 15 månader. Frankrike föreslog därför att förlänga övergångsperioden i 1.6.5.16 till samma datum, d.v.s. före 1 april 2018.</p> <p><b>Resultat:</b> Förslaget antogs enhälligt.</p>
<p><b>INF.10 (Schweiz)</b></p>	<p><b>Övergångsperiod för UN 3166 och 3171 som inte överensstämmer med 2.2.9.1.7</b></p> <p>Schweiz ville föra in en övergångsperiod för batteridrivna fordon och batteridrivna utrustningar vilka i dagsläget inte omfattas av ADR när de transporteras som last. Detta kan exempelvis röra sig om gräsklippare, permobiler etc. Schweiz menade att det från 2017 krävs att batterierna monteras ur dessa fordon/utrustningar vid transport i de fall de inte uppfyller kraven i 2.2.9.7.</p> <p><b>Resultat:</b> Förslag nr 2 (se punkten 6 i INF.10) antogs för införande i ADR 2017. Sverige stödde förslaget då det möjliggör fortsatt användning av fordon och utrustning som inte tidigare har reglerats enligt ADR.</p>
<p><b>(b) Övriga förslag</b></p>	
<p><b>2016/1 (Rumänien) INF.15 (Sekretariatet)</b></p>	<p><b>Ändringar rörande 1.4.2.2, Transportören</b></p> <p>I maj 2015 antogs ett nytt delavsnitt, 1.4.2.2.6, som anger att transportören ska försäkra sig om att skriftliga instruktioner finns i förarhytten. Rumänien menade att bestämmelsen bör flyttas till 1.4.2.2.1 (g). De föreslog samtidigt att här även förtydliga att transportören ska försäkra sig om att brandsläckningsutrustningen finns med på transportenheten.</p> <p><b>Resultat:</b> Då flera länder, bl.a. Sverige, inte stödde förslagen att specificera brandsläckare i 1.4.2.2 eller att flytta den nyligen antagna texten i 1.4.2.2.6 så drog Rumänien tillbaka dessa delar av sina förslag. Mötet antog dock förslaget att ändra begreppet "fordon" till "transportenhet" på två ställen.</p>
<p><b>2016/2 (Schweiz)</b></p>	<p><b>Särbestämmelse 664</b></p> <p>Enligt SP 664 ska godsdeklarationen kompletteras med viss text i de fall additiver används. Schweiz menade att i de fall man tillämpar övergångsbestämmelserna i 1.6.3.44, som tillåter att äldre tankar som utrustats med system för additiver får användas, så är det inte säkert att kraven i SP 664 uppfylls. Godsdeklarationen ska dock fortfarande ange att</p>

	<p>transporten sker enligt SP 664 vilket blir felaktigt. Schweiz föreslog därför att ändra texten för godsdeklarationen i SP 664 till att istället ange "additive devise" ("additivsystem"). De föreslog vidare att komplettera fordonscertifikatet, punkt 11, med information om att tankfordonet är utrustat med additivsystem i enlighet med övergångsbestämmelserna i 1.6.3.44.</p> <p><b>Resultat:</b> Förslaget att ändra noteringen i godsdeklarationen antogs, med en liten justering, till ADR 2017. Förslaget gällande notering i fordonscertifikatet antogs dock inte då detta skulle bli missvisande. Certifikatet är ett internationellt dokument, medan godkännande av additivsystemet måste erhållas från samtliga länder där transporten genomförs.</p>
<p>2016/3 (IRU) INF.24 (Sverige)</p>	<p><b>Förslag till ändring i 1.1.3.6.4 och 5.4.1.1.1 (f)</b> IRU menade att förare som inte har ADR-intyg och tillämpar bestämmelserna för "värdeberäknad mängd" i 1.1.3.6 oftast inte innehar den 1.3-utbildning som krävs. De har därför svårt att beräkna vilket värde lasten har kommit upp i eftersom det inte finns något krav på att värdet måste anges i godsdeklarationen. Bestämmelserna anger endast att den totala <i>mängden</i> för varje transportkategori ska anges. IRU föreslog därför att ändra anmärkningen i 5.4.1.1.1 (f) så att även summan av de beräknade värdena ska anges i godsdeklarationen. Sverige stödde genom INF.24 principen i IRU:s dokument men föreslog en annan lösning.</p> <p><b>Resultat:</b> Sveriges dokument fick stort stöd men flera förslag till ytterligare korrigeringar lades fram muntligt. Mötet beslutade därför att skjuta upp frågan till nästa möte då synpunkter kan inhämtas och ett reviderat förslag presenteras.</p>
<p>2016/4 samt INF.8 (Schweiz)</p>	<p><b>Tunnelrestriktioner för UN 3166, 3171, 3528, 3529 och 3530</b> Ovanstående UN-nummer (UN 3528-3530 kommer in i ADR 2017) täcker fordon eller maskiner/utrustningar som innehåller farligt gods. Schweiz baserade sin presentation på INF.8 och föreslog att maskiner och utrustningar med UN 3528, 3529 eller 3530 tilldelas transportkategori (för transport som s.k. "värdeberäknad mängd") samt restriktionskod för transport genom tunnlar.</p> <p><b>Resultat:</b> Det noterades att FN:s Sub-kommitté kommer att diskutera ändringar som rör särbestämmelse 363, vilket skulle kunna förändra förutsättningarna för de tre UN-numren i Schweiz förslag. WP.15 beslutade därför att skjuta upp diskussionen rörande INF.8 till nästa möte.</p>
<p>2018/3 (EUROCOAL)</p>	<p><b>Transport av kol i bulk</b> RID och ADN har introducerat en särbestämmelse som under vissa förutsättningar tillåter bulktransport av kol. För ADR ges samma möjlighet</p>

	<p>endast genom ett multilateralt avtal, M282, vilket Polen, Tyskland och Frankrike har undertecknat. EUROCOAL föreslog nu en ny särbestämmelse i ADR för UN 1361 och UN 3088 med förpackningsgrupp III som undantar stenkol, koks och antracit från bestämmelserna i ADR när de uppfyller klassificeringskriterierna för klass 4.2, PG III.</p> <p><b>Resultat:</b> Förslaget antogs efter en justering där det tydliggjordes att undantaget inte gäller pulveriserat kol.</p>
<p><b>2016/6</b> (Tyskland)</p>	<p><b>Elektronisk examination av ADR-förare</b></p> <p>Tyskland föreslog ny text i kapitel 8.2 som möjliggör och ställer krav för elektronisk examination av ADR-förare. Förslaget innehöll bland annat bestämmelser om ID-kontroll, krav på teknisk utrustning och examinationens innehåll, hjälpmedel, loggning av resultat etc.</p> <p><b>Resultat:</b> Förslaget hade stöd från stor majoritet av länderna, däribland Sverige, och antogs för införande i ADR 2017.</p>
<p><b>2016/7</b> (Tyskland) <b>INF.16</b> (Schweiz), <b>INF.29</b> (NGV Global, AEGPL), <b>INF.30</b> samt <b>INF.31</b> (Tyskland)</p>	<p><b>Användning av LNG, LPG och CNG som drivmedel i fordon som transporterar farligt gods</b></p> <p>Vid WP.15 möte i november 2015 beslutades det att införa ett undantag i 1.1.3.2 för fordon som drivs av gas (LNG, CNG, LPG) i likhet med vad som finns i 1.1.3.3 för fordon som drivs med brandfarlig vätska. För brandfarliga vätskor anges dock en maximal tillåten volym (1500 liter). Tyskland föreslog nu en mängdbegränsning även för gasdrivna fordon.</p> <p>Schweiz stödjer principen i sitt dokument men vill, i stället för att referera till samma energimängd enligt Direktiv 2009/33/EG, att gränsen specificeras till 1080 kg för LNG and CNG och 2250 liter för LPG.</p> <p><b>Resultat:</b> Förslaget fick stort stöd. Sverige stödde principen med en övre gräns, men framförde reservationer mot den mängd LPG som angavs (2250 l), eftersom det i praktiken inte har framkommit något behov av så stor bränslevolym. Sverige föreslog därför att mängden skulle sänkas. OICA, Nederländerna, Belgien, Frankrike och Rumänien stödde Sveriges åsikt. Efter flera reviderade förslag, dock med bibehållna mängdbegränsningar, antogs Tysklands INF.31 för införande i ADR 2017. Detta innebär att både energiinnehåll och specificerad mängd kommer framgå i 1.1.3.2 med hänvisning till tillåten bränslemängd för brandfarliga vätskor i 1.1.3.3. FN-sekretariatets officiella rapport kommer att specificera att Nederländerna, Frankrike och Rumänien reserverat sig mot förslaget och dess mängdbegränsningar. Det kommer även att framgå att Sverige ser mängden som för hög, men att vi ändå stödjer förslaget då vi vill få in en mängdbegränsning i ADR 2017. I dagsläget finns det ingen begränsning alls.</p>

<p><b>2016/8</b> (Ordförande WP.15)</p>	<p><b>Nationella versioner av de skriftliga instruktionerna</b> Medlemsländerna till ADR ska publicera sina nationella utgåvor av de skriftliga instruktionerna på FN:s hemsida. Det är dock endast 24 av 48 länder som har gjort det i dagsläget. Ordföranden ansåg detta beklagligt och föreslog därför att kravet läggs in i ett nytt delavsnitt 5.4.3.5 i ADR.</p> <p><b>Resultat:</b> Alla länder som yttrade sig, däribland Sverige, stödde förslaget då det kan medföra bättre påtryckning på de länder som i dagsläget inte följer uppmaningen att publicera sitt lands versioner av de skriftliga instruktionerna. Förslaget antogs till ADR 2017.</p>
<p><b>2016/9</b> (Sverige) <b>INE.9</b> (Rumänien)</p>	<p><b>Referens i 5.4.3, skriftliga instruktioner</b> Sverige föreslog att lägga in en referens till 8.1.4 brandsläckare i de skriftliga instruktionerna. Detta för att instruktionerna ska ge en komplett bild över vilken utrustning som krävs.</p> <p>Rumänien stödde principen i Sveriges dokument men föreslog att föra in ytterligare specifikationer rörande brandsläckarna.</p> <p><b>Resultat:</b> Sveriges förslag fick relativt stort stöd trots att några länder inte kunde se någon egentlig nytta med att införa en referens. Rumäniens förslag fick inget stöd alls då det ansågs vara allt för detaljerat och även göra instruktionerna än mer känsliga för framtida regeländringar. Sveriges förslag blev föremål för röstning men gick inte igenom.</p>
<p><b>INE.12</b> (Schweiz)</p>	<p><b>Särbestämmelse 376 för litiumbatterier och litiumceller</b> Schweiz framförde att litiumbatterier och celler som transporteras i enlighet med det sista stycket i SP 376 bör tillhöra transportkategori 0. Han ville även införa en ändring i 8.6 gällande restriktioner för transport genom tunnlar.</p> <p><b>Resultat:</b> Förslaget rörande ändringen i SP 376, att specificera att dessa celler och batterier ska tillhöra transportkategori 0, antogs. Dock antogs inte förslaget rörande tunnelrestriktioner i kapitel 8.6.</p>
<p><b>INE.15</b> (Sekretariatet)</p>	<p><b>Korrigerig av text i den franska utgåvan</b> Ändring av text i 1.4.2.2.</p> <p><b>Resultat:</b> Förslaget antogs.</p>
<p><b>INE.17</b> (Sekretariatet)</p>	<p><b>Korrigerig av text i den franska utgåvan</b> Ändringarna rörde kapitlen 3.2, 3.3, 4.3 samt del 6.</p> <p><b>Resultat:</b> Förslaget antogs.</p>

<p><b>INF.18</b> (Sekretariatet)</p>	<p><b>Rättningar rörande transport av radioaktiva ämnen</b></p> <p>Förslaget innehöll rättningar av vissa hänvisningar i ADR. Rättningarna rör även FN-rekommendationerna och har därför även sänts till Sub-kommittén för beaktande vid deras juli-möte.</p> <p><b>Resultat:</b></p> <p>Förslaget antogs och förs in i ADR 2017.</p>
<p><b>INF.19</b> (Sekretariatet)</p>	<p><b>Rättningar rörande P200 Tabell 3</b></p> <p>UN 1790 Fluorvätesyra med mer än 85% vätefluorid tas inte upp i tabell 3 i vare sig RID eller i FN-rekommendationerna och förefaller därför felaktigt ligga med i ADR. Sekretariatet föreslog att UN-numret tas bort från tabellen.</p> <p><b>Resultat:</b></p> <p>Förslaget antogs för ADR 2017.</p>
<p><b>7. WP.15:s arbete</b></p>	
<p>Det 101:e mötet med WP.15 äger rum i Genève, Schweiz, den 8-11 november 2016. Agendan kommer att innehålla samma punkter som detta möte, med tillägget val av mötesordförande och vice mötesordförande. Dessutom kommer punkten om tolkningar att läggas senare under mötesveckan för att bereda deltagarna lite längre tid att inhämta synpunkter.</p>	
<p><b>8. Övriga frågor</b></p>	
<p><b>INE.4 (AEGPL)</b></p>	<p><b>Information</b></p> <p>AEGPL informerade om problem som relaterar till säkerhetsrisker vid användning av Euro 6-motorer i ATEX-miljö.</p> <p><b>Resultat:</b></p> <p>Endast information. Mötet var dock överens om att frågan är viktig och att den kan behöva diskuteras i framtiden.</p>
<p><b>INF.6 (Storbritannien)</b></p>	<p><b>Särskild arbetsgrupp för redaktionella ändringar</b></p> <p>Storbritannien föreslog att en särskild arbetsgrupp upprättas som diskuterar förslag till textförbättringar i ADR/RID/ADN. Frågan låg på agendan på senaste Joint-mötet men hann aldrig diskuteras. De ville nu ha in synpunkter från övriga länder om intresse finns samt på hur en sådan arbetsgrupp skulle kunna verka.</p> <p><b>Resultat:</b></p> <p>Det fanns viss sympati för förslaget men det framfördes samtidigt att det är svårt att bedriva ett sådant arbete i en separat grupp i nuläget. Dels utarbetas regelverken på flera officiella språk (bara ADR har franska, engelska och ryska) vilket innebär att tolkar skulle krävas, och dels är det ändringar som berör flera transportslag och som då måste diskuteras under Joint eller Sub-</p>

	<p>kommittén. Storbritannien erbjöds dock att återkomma till Joint om de kan presentera ett mer detaljerat förslag på hur en sådan arbetsgrupp skulle kunna arbeta.</p>
<b>INE.20 (Frankrike)</b>	<p><b>Information om LPG-olycka</b></p> <p>Frankrike informerade om en olycka efter motorväg med gasolflaskor. Föraren, som upptäckte lägor från fordonet, stannade och fördröjde händelseförloppet med fordonets brandsläckare. Däcken tog dock eld och branden spred sig till lasten. Flaskorna bestod av såväl kompositflaskor som stålflaskor vilka senare exploderar. Det förefaller som att branden uppstod p.g.a. tekniskt fel på själva fordonet. Utredningen pågår dock fortfarande och man diskuterar bl.a. möjligheterna att införa varningssystem som indikerar förhöjd temperatur på hjulaxlar och motor.</p> <p><b>Resultat:</b></p> <p>Endast information.</p>
<b>INE.28 (OICA)</b>	<p><b>Automatiskt halvljus</b></p> <p>OICA informerade om att det från november nästa år verkar uppstå konflikt mellan raffinaderiernas bestämmelser och ECE Reglemente Nr. 48. ECE-reglementet kräver halvljus som inte kan stängas av medan raffinaderierna av säkerhetsskäl ställer krav på att ljuset ska vara avstängt. Bestämmelsen rör alla fordon, inte bara farligt gods och bör därför även lyftas till WP.29.</p> <p><b>Resultat:</b></p> <p>Endast information.</p>
<b>Schweiz (inget dokument finns)</b>	<p><b>Rutiner vid upprättande av multilaterala avtal</b></p> <p>Schweiz ställde frågan till sekretariatet om de har möjlighet att läsa igenom nya multilaterala avtal innan de sänds ut till länderna för undertecknande.</p> <p><b>Resultat:</b></p> <p>Sekretariatet informerade om att det redan finns en tydlig rutin på FN:s hemsida om hur upprättandet av ett nytt multilateralt avtal ska gå till. Där ingår det bland annat att det först ska sändas till FN-sekretariatet för påseende.</p>
<b>9. Godkännande av rapporten</b>	
Efter vissa justeringar antogs mötesrapporten.	