



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

## Rapport från det 101:e mötet med FN:s arbetsgrupp för transport av farligt gods på väg (ADR)

### WP.15, Working Party on the Transport of Dangerous Goods, 8-11 november 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**

29 nationer samt 4 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, Georgien, Israel, Italien, Lettland, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Rumänien, Ryssland, Schweiz, Slovakien, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tjeckien, Turkiet, Tyskland, Ungern och Österrike.

På mötet fanns även representanter med från Algeriet, Jordanien och Tunisien.

#### Följande internationella intresseorganisationer deltog:

European Chemical Industry Council (CEFIC), European Conference of Fuel Distributors (ECFD), International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA) och International Road Transport Union (IRU).

#### **Mötets öppnande**

Ordföranden, Mr. J. Franco öppnade mötet.

#### **1. Fastställande av dagordning**

WP.15 antog dagordningen som ändrats genom INF.2 för att inkludera de informella dokumenten INF.1 – INF.21.

## 2. 78:e mötet med Inland Transport Committee

**Rapport** från 78:e mötet med Inland Transport Committee (ITC), som hölls i Genève 23-26 februari 2016. WP.15 informerades särskilt om det jubileumsmöte ITC håller 21-24 februari 2017 där den första dagen hålls på ministernivå.

## 3. Statusen för ADR-överenskommelsen samt relaterade frågor

De ändringar som WP.15 formellt antog i maj 2016 har nu, efter förslag från Portugal, antagits av FN i New York för ikraftträdande 1 januari 2017.

WP.15 informerades om statusen för ADR, ändringsprotokollet från 1993 samt särskilda avtal och notifikationer i enlighet med kapitel 1.9. Georgien anslöt sig till ADR-överenskommelsen i september vilket innebär att vi nu är 49 medlemsländer. Det är dock fortfarande 14 länder som inte har undertecknat 1993 års ändringsprotokoll (35 undertecknande stater).

## 4. Arbete utfört av Joint-mötet (RID/ADR/ADN)

INF.8/Rev.1  
(Sekretariatet)

Rapport från mötet med Joint som hölls hösten 2016 respektive korrigeringar föreslagna av sekretariatet gällande 2017 års utgåva av ADR.

**Resultat:**

Samtliga korrigeringar antogs.

## 5. Förslag till ändringar i ADR

### (a) Konstruktion och godkännande av fordon

2016/14  
(Nederländerna)

**Tabellen i 9.2.1.1**

I ADR 2017 kom en ny bestämmelse in i 9.2.7 rörande utrustning och placering av bränslesystem för LNG. Nederländerna ville inkludera en hänvisning till bestämmelsen i tabellen i 9.2.1.1 för FL- och AT-fordon.

**Resultat:**

Förslaget antogs enhälligt för införande i ADR 2017. Frågan om övergångsperiod kommer dock att diskuteras nästa möte i händelse av ett nytt officiellt förslag.

2016/18  
(Nederländerna)

**Certifikat för godkännande av fordon**

För att säkerställa att ett EX/III-fordon godkänt för transport av explosiver i tank är utrustat med automatiskt brandsläckningssystem och metalliska värmsköldar i enlighet med 9.7.9 ville Nederländerna införa krav i 9.1.3.3 på att detta noteras i fordonscertifikatet.

**Resultat:**

	Förslaget antogs efter en smärre justering.
<b>2016/19 (Norge)</b>	<p><b>9.7.3 Fästanordningar</b></p> <p>Norge vill utvidga bestämmelserna rörande fästanordningar så att de även omfattar bl.a. MEG-container, tankcontainrar och tankar som inte är avmonterbara tankar. Vidare vill de specificera vilka krav som gäller avseende vilka spänningar som fästanordningarna minst ska klara. Frågan har tidigare diskuterats på Joints tank-arbetsgrupp.</p> <p><b>Resultat:</b></p> <p>Många länder stödde förslaget, däribland Sverige. Texterna behöver dock ses över mer noggrant och Norge återkommer med ett reviderat förslag till nästa möte.</p>
<b>INF.12 (Nederländerna)</b> <b>INF.8 (Sekretariatet)</b>	<p><b>Rättelse av tabellen i 9.2.1.1</b></p> <p>I fotnot j till 9.2.6 har ordet "motorfordon" upprepats två gånger. Nederländerna föreslår att detta korrigeras.</p> <p><b>Resultat:</b></p> <p>Förslaget antogs enhälligt.</p>
<b>(b) Övriga förslag</b>	
<b>2016/10 (Sverige)</b> <b>2016/17 (IRU)</b> <b>INF.20 (Rumänien)</b>	<p><b>5.4.1.1.1 (f) samt 1.1.3.6</b></p> <p>För att underlätta för alla inblandade parter föreslog Sverige att den totala mängden samt värdet för respektive transportkategori alltid ska anges i godsdeklarationen. Vidare innehöll dokumentet ett förslag att förenkla betydelsen av texten i 1.1.3.6.2 genom att räkna upp vilka bestämmelser som ska tillämpas, istället för som idag då det listas vilka bestämmelser som inte behöver tillämpas.</p> <p><b>Resultat:</b></p> <p>Sveriges förslag fick visst stöd. Det rädde dock även en del tveksamheter i att göra för stora förändringar, trots de synpunkter som framkom vid maj-mötet. Efter fråga från Sverige framkom att det finns ett relativt stort stöd till att genomföra en ändring i linje med dokumentets förslag 3 och 4. Sverige återkommer nästa möte med ett nytt, förenklat förslag.</p>
<b>2013/11 (Schweiz)</b>	<p><b>7.5.5.2.3 (f) UN 3375 ammoniumnitrat och blandsprängämnen på MEMU</b></p> <p>Eftersom texten i fotnot d) under tabellen i 7.5.2.1 kompletteras i ADR 2017, och anger att samlastning av sprängämnen (utom UN 0083) med UN 3375 är tillåten under vissa förutsättningar, menade Schweiz att texten i 7.5.5.2.3 (f) endast blir en upprepning och kan tas bort.</p> <p><b>Resultat:</b></p> <p>7.5.5.2.3 anger villkor för transport i MEMU vilket betyder att (f) inte kan tas bort. Schweiz drog tillbaka sitt förslag.</p>

<p>2016/12 (Storbritannien)</p>	<p><b>7.5.11 och 7.5.1.2 medlem av fordonsbesättningen</b> Storbritannien vill att inte bara föraren, utan även annan medlem i fordonsbesättningen ska omfattas av de krav och kontroller rörande lastning, lossning och hantering som anges i kapitel 7.5. Dels för att det är vanligt med två förare som byts av, och dels för att bättre överensstämna med kapitel 1.10.</p> <p><b>Resultat:</b> Förslaget antogs med en mindre ändring.</p>
<p>2016/20 (Sekretariatet)</p>	<p><b>Referens till CTU Code</b> IMO/ILO/UNECE Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units I ADR 2017 kommer en referens in till CTU-koden för flexibla bulkcontainrar i 7.5.7.6. WP.15 har tidigare diskuterat om en referens även bör in i fotnoten till 7.5.7.1. Mötet ville dock försäkra sig om att CTU-koden inte innehåller några bestämmelser som strider mot ansvarsbestämmelserna i ADR kapitel 1.4. Sekretariatet ställde nu frågan på nytt, dvs om referensen nu kan inkluderas i anmärkningen i 7.5.7.1, ADR. En följdfråga var vilka kapitel i CTU-koden som ADR bör referera till.</p> <p><b>Resultat:</b> Majoriteten av länderna, däribland Sverige, ansåg att en referens kan föras in. Kapitlen 9 och 10 är lämpliga att hänvisa till. Sekretariatet återkommer i maj med ett officiellt förslag i detta syfte.</p>
<p>2016/21 (Sekretariatet)</p>	<p><b>Korrigerings av text i den franska utgåvan</b> I den 19:e utgåvan av FN-rekommendationerna modifierades kriterierna något för inplacering i förpackningsgrupp III av vissa ämnen och föremål tillhörande klass 4.3. Detta överensstämde redan med den engelska utgåvan av ADR och uppmärksammades därför inte av Harmoniseringsmötet. Sekretariatet informerade WP.15 om att den franska utgåvan också behöver ändras i samma syfte:</p> <p>2.2.43.1.8 (c) "equal to or greater than 1 litre" ändras till "greater than 1 litre" "au taux maximal d'un litre ou plus" ändras till "à un taux maximal supérieur à un litre".</p> <p><b>Resultat:</b> Förslaget antogs för införande i ADR 2017.</p>
<p>INF.8/Rev.1 (Sekretariatet)</p>	<p><b>Rättelser till ADR 2017</b> Sekretariatet redogjorde för vissa rättelser av texterna i ADR 2017 vilka har inkommit från Joint-mötet.</p> <p><b>Resultat:</b> Samtliga ändringar antogs.</p>
<p>INF.10 (Sverige)</p>	<p><b>Rubrik saknas för delavsnitt 7.5.5.3</b> Rubriken för delavsnitt 7.5.5.3 verkar, oavsiktligt, ha försvunnit vid arbetet med 2009 års utgåva av ADR. Sverige föreslog att denna återinförs:</p>

	<p>”7.5.5.3 Limitations with respect to organic peroxides, self-reactive substances and polymerizing substances”</p> <p>“7.5.5.3 Begränsningar avseende organiska peroxider, självreaktiva ämnen och polymeriserande ämnen”</p> <p><b>Resultat:</b> Förslaget antogs enhälligt för införande i 2017 års utgåva av ADR.</p>
<b>INF.13 (Spanien)</b>	<p><b>7.5.5.2 Högsta tillåtna nettovikt av explosivämne på EX/III-fordon</b> Spanien vill diskutera möjligheten att höja tillåten mängdbegränsning för EX/III-fordon så att den motsvarar tillåten lastvikt för det aktuella fordon som det lastas på. De menar att gränserna har levt sedan 1968, men att fordonsutvecklingen har gått framåt sedan dess och att fordonen är mer driftsäkra.</p> <p><b>Resultat:</b> Dokumentet publicerades bara några dagar före mötes-start och majoriteten av länderna ansåg att såväl mer tid som ytterligare arbete behövs för ett ställningstagande. Spanien tog med sig synpunkterna och kommer bl.a. att beakta följande:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nationella olikheter vad gäller tillåten totalvikt för fordon</li> <li>- Tillåtna lastgränser för övriga transportslag</li> <li>- Beaktande av ytterligare olycksförebyggande åtgärder med hänsyn taget till ökad tillåten mängd/transportenhet</li> <li>- Bestämmelser relaterade till transportskydd</li> <li>- Övriga risker/problem med ökad/obegränsad tillåten mängd/transportenhet (befolkningstäthet, infrastruktur etc)</li> </ul>
<b>INF.19 (Schweiz)</b>	<p><b>SP 636</b> På det senaste mötet med Joint beslutades att litiumceller och batterier som omfattas av SP 636 (b) får blandas med celler och batterier utan litium. Liknande bestämmelse finns i 2015 års utgåva av ADR/RID/ADN men togs bort till 2017 års utgåva. Då bestämmelsen sannolikt kommer att återinföras i 2019 års utgåva föreslog Schweiz att den även kvarstår i ADR 2017.</p> <p><b>Resultat:</b> Sekretariatet meddelade att detta inte kan betraktas som en korrigering då borttagandet av texten medvetet har diskuterats och beslutats om. Schweiz drog tillbaka sitt förslag.</p>
<b>6. Tolkningar av texter i ADR</b>	
<b>2016/13 (Ryssland)</b>	<p><b>9.2.5 Hastighetsbegränsande anordning</b> Motorfordon med en totalvikt överstigande 3,5 ton ska vara utrustade med en hastighetsbegränsande anordning enligt ECE-reglemente nr 89. Om man läser paragraf 1.2.1 i detta reglemente kan bestämmelsen uppfyllas antingen genom installation av hastighetsbegränsande anordning (SLD) eller inbyggda hastighetsbegränsande system (SLF). Ryssland ville veta om WP.15 anser att syftet med texten i ADR är att även tillåta inbyggda hastighetsbegränsande system (SLF)</p> <p><b>Resultat:</b></p>

	<p>Majoriteten som yttrade sig, däribland Sverige, ansåg att båda systemen bör omfattas av 9.2.5. Det vore dock en fördel om detta förtydligas, vilket primärt bör göras av WP.29. Ryssland tog med sig synpunkterna och återkommer med ett förslag till kommande möte.</p>
<a href="#">INF.6 (Schweiz)</a>	<p><b>SP 601 Läkemedel färdiga för användning</b> För att undvika missförstånd ville Schweiz att det bättre definieras vilken omfattning som SP 601 har. Frågan är om särbestämmelsen även kan användas för dessa läkemedel i de fall de ännu inte är förpackade i den förpackning som är avsedd för detaljhandeln, som t.ex. vid sändningar mellan en produktionsanläggning till det ställe där det ska förpackas.</p> <p><b>Resultat:</b> Mötet ansåg att läkemedlen alltid ska vara förpackade i enlighet med kraven i särbestämmelsen för att kunna dra fördel av lättnaden. CEFIC bekräftade även att deras avsändare alltid tillämpar särbestämmelsen på det sättet. Schweiz återkommer eventuellt med ett officiellt förslag till förtydligande.</p>
<a href="#">INF.7 (IRU)</a>	<p><b>5.4.1 Information i godsdeklarationen</b> IRU har fått information från den behöriga myndigheten för transport av farligt gods i Polen om en ny lag som trädde i kraft i Polen 2 september i år. Denna kräver att godsdeklarationen för väg, järnväg och inre vattenvägar kompletteras med uppgift på det företag som äger det farliga godset när det överlämnas till transportören. Om uppgiften inte finns kan detta medföra böter och förbud mot transport i Polen. IRU menade att detta strider mot ADR och ville höra hur övriga ADR-länder ser på frågan.</p> <p><b>Resultat:</b> Polen förklarade att bestämmelsen är ett led i att bekämpa den svarta marknaden av visst farligt gods. Då bestämmelsen inte härleder till säkerhet är den tillåten enligt Artikel 4 punkt 1 i ADR-överenskommelsen (jfr Artikel 1 punkt 5 i Direktiv 2008/28/EG). Polens representant informerade vidare om att deras regering ser över en lämplig lösning och att Transportministeriet rätt tillsynsmyndigheterna att tillsvidare undvika bötesföreläggande. Några garantier kunde dock inte ges i detta avseende. EU-kommissionen meddelade att flera medlemsstater framfört kritik avseende Polens agerande varför ett arbete nu har påbörjats mellan EU och Polen.</p>
<a href="#">INF.11 (Rumänien)</a>	<p><b>Referens till 8.2.3 i bestämmelserna för LQ (3.4) respektive EQ (3.5)</b> Vid transport av såväl begränsad mängd (LQ) som reducerade mängder (EQ) krävs utbildning enligt kapitel 1.3 vilket också framgår i de respektive kapitlen 3.4 och 3.5. Rumänien ansåg dock att det även vore lämpligt att hänvisa till utbildningskravet i 8.2.3</p> <p><b>Resultat:</b> Flera ansåg att en referens till kapitel 1.3 är tillräcklig eftersom 8.2.3 hänvisar till 1.3. Andra menade dock att 8.2.3 kompletterar 1.3 och att en referens till 8.2.3 därför vore logisk. Rumänien överväger om de ska återkomma med ett officiellt förslag längre fram.</p>

<p><b>INF.14 (Finland)</b></p>	<p><b>8.1.5.2 Varningsväst</b> Finland har uppmärksammat att referensen till standard för varningsväst är gammal och att standarden som ersatt denne är EN ISO 20471. De ställde även frågan om det är tillåtet att använda varningsklädsel annan än väst.</p> <p><b>Resultat:</b> Mötet antog den föreslagna uppdateringen av referens till standarden. Vad gäller frågan om vilken typ av varningsklädsel som tilläts ansåg mötet att denna kan vara med eller utan armar (väst, jacka etc.) så länge som den är tillräckligt synlig.</p> <p>Det noterades dock att de olika språkversionerna av ADR inte är helt lika, varför Finland överväger att återkomma med ett förslag till text vid nästa möte.</p>
<p><b>7. WP.15:s arbete</b></p>	
<p>Det 102:e mötet med WP.15 äger rum i Genève, Schweiz, den 8-1 maj 2017. Agendan kommer att innehålla samma punkter, i samma ordningsföljd, som detta möte.</p>	
<p><b>8. Val av ordförande och vice ordförande för 2017</b></p>	
<p>I enlighet med Kapitel V i the Rules of Procedures of the Working Party (se dokument <a href="#">/190/Add.1</a>) ska ordförande samt vice ordförande väljas för arbetsåret 2017. Till ordförande valdes Mr. J.A. Franco (Portugal) och till vice ordförande Ms. A. Roumier (Frankrike).</p>	
<p><b>9. Övriga frågor</b></p>	
<p><b>2016/15 samt INF.3 (Tyskland)</b></p>	<p><b>1.8.5 Notifiering av händelser med farligt gods under 2015</b> Tyskland informerade om två olyckor med farligt gods. Den ena, fordon med trailer, var lastad med UN 3257 vätska förhöjd temperatur där ekipaget gick i diket och trailern lossnade från dragbilen. En av de tre specialcontainrarna skadades och 4500 kg aluminium med en temperatur på 900 grader läckte ut och orsakade brand.</p> <p>Den andra olyckan skedde vid lossning där förpackningen gått sönder och ca 2 kg UN 2809, kvicksilver, läckte ut.</p> <p><b>Resultat:</b> Olycksutredningen pågår och mötet bad Tyskland att återkomma med resultatet från denna. Av särskilt intresse är orsaken till de skador som uppstått på containerns konstruktion.</p>
<p><b>2016/16 samt INF.4 (Tyskland)</b></p>	<p><b>9.7.6 Bakre skydd på fordon</b> Information om olycka där ett tankfordon blev påkört bakifrån när det stod i kö. Tanken började läcka och ca 24 000 kg UN 1073 oxygen läckte ut. INF.4 innehåller pressmeddelandet om olyckan.</p> <p>Tyskland ville höra mötets åsikt om att återigen ta upp arbetet med att införa strängare/förändrade krav på bakre skydd på fordon.</p> <p><b>Resultat:</b> Flera delegationer ansåg inte att antalet inträffade olyckor av denna typ ger anledning att återuppta en diskussion om bakre skydd på fordon. Tyskland</p>

	kan dock återkomma med fler fakta om olyckan när utredningen är klar, och betydelsen av ett bakre skydd. Mötet rådde Tyskland att kontakta WP.29 för deras yttrande i denna sak.
<b>INE.9</b> <b>(Sekretariatet)</b>	<b>Rättelser till ADR 2017</b> Dokumentet innehåller korrigeringar av vissa texter som antagits till ADR 2017. Ändringarna rör endast den engelska respektive franska utgåvan. <b>Resultat:</b> Ändringarna antogs.
<b>INE.18 (OTIF)</b>	<b>Överenskommelse rörande internationell godstrafik på järnväg (SMGS)</b> Vid senaste mötet med OSJD emotsatte sig Ryssland de ändringar som ska föras in i bilaga 2 i SMGS, bl.a. för att dessa hänvisar till EU-direktiv vilka inte finns att tillgå på ryska. Ändringarna syftar dock till att harmonisera SMGS med RID/ADR/ADN vilket är ett viktigt arbete som OTIF och OSJD utför. Mötet hoppas att OSJD kan komma fram till en lösning för att minska de olikheter som finns mellan SMGS och övriga internationella bestämmelser som träder i kraft 2017.
<b>10. Godkännande av rapporten</b>	
Efter vissa justeringar antogs mötesrapporten.	