



Rapport från det 103:e mötet med FN:s arbetsgrupp för transport av farligt gods på väg (ADR)

**WP.15, Working Party on the Transport of Dangerous Goods,
6-10 november 2017 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, Henric Strömberg och Johan Karlsson.

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)

1. Deltagarförteckning

22 nationer samt 5 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, Irland, Italien, Lettland, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Polen, Portugal, Rumänien, Ryssland, Schweiz, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tjeckien, Turkiet, Tyskland och Österrike.

Följande internationella intresseorganisationer deltog:

European Industrial Gases Association (EIGA), International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA), European Conference of Fuel Distributors (ECFD), International Association of the Body and Trailer Building Industry (CLCCR) och International Road Transport Union (IRU).

2. Fastställande av dagordning

[/238 \(Sekretariatet\)](#)

[/238/Add.1](#)
(Sekretariatet)

[INF.1](#), [INF.2 Rev.1](#)
och [INF.17](#)
(Sekretariatet)

Provisorisk agenda för 103:e mötet

Lista över dokument

3. 79:e mötet med Inland Transport Committee

Rapport från 79:e mötet med Inland Transport Committee (ITC), som hölls i Genève 21-24 februari 2017.

ECE/TRANS/270 add Add.1 (Sekretariatet)

Resultat:

Frågan om att ta bort ordet "European" från titeln på ADR (European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road) var återigen uppe till diskussion. ADR är redan öppet för länder utanför Europa, men titeln kan uppfattas som begränsande. Inget land emotsatte sig att ta bort "European" även om Tyskland inte heller aktivt kan stödja detta i dagsläget. Sekretariatet kommer att lyfta frågan till FN:s Office of Legal Affairs för information om hur tillvägagångssätt. Frågan kommer sedan att presenteras på nytt på mötet med WP.15 i maj 2018.

4. Statusen för ADR-överenskommelsen samt relaterade frågor

Status

WP.15 informeras om statusen för ADR, ändringsprotokollet från 1993 samt särskilda avtal och notifikationer i enlighet med kapitel 1.9. I skrivande stund är antalet medlemsländer 49, och 36 stater har undertecknat 1993 års ändringsprotokoll.

Rättningar till ADR 2017

WP.15 noterade att vissa av de rättningar som arbetsgruppen antagit till ADR 2017 har, p.g.a. ändrade rutiner, betraktats som ändringar av FN:s huvudkontor i New York. Detta har orsakat förseningar och differenser av ikraftträdandet mellan ADR, RID och ADN. Efter en skrivelse från Portugal, genom WP.15:s ordförande, har dock ändringarna antagits och träder i kraft 3 januari 2018. De ändrade rutinerna innebär extra jobb för EU-sekretariatet i de fall denna situation återigen skulle uppstå varför WP.15 kommer att anpassa sitt synsätt till de nya rutinerna.

Se: [ECE/TRANS/WP.15/237](#) (annex III från Sekretariatet), [ECE/TRANS/WP.15/AC.1/148](#) (Rapport från mötet med Joint sep 2017)

5. Arbete utfört av Joint-mötet (RID/ADR/ADN)	
/WP.15/AC.1/146 (Sekretariatet)	Rapport från mötet med Joint som hölls hösten 2016, bilaga II. Även de texter som antogs under mötet med Joint i september 2017 kommer att finnas tillgängliga för WP.15 (se INF.3 nedan).
/WP.15/AC.1/2017/26 och Add.1 samt INF.3 INF.10 (Sverige) INF.13 (Lettland) INF.14 (EU) INF.16 (UK) INF.20 (Tyskland) INF.23 (Schweiz) INF.25 (UK, Sverige, Schweiz) (Sekretariatet)	Rapport från mötet med harmoniseringsgruppen (RID/ADR/ADN med FN-rekommendationerna) Resultat: WP.15 antog ändringarna från Joint-mötet med några korrigeringar.
6. Förslag till ändringar i ADR	
(a) Konstruktion och godkännande av fordon	
2017/11 samt INF. 24 (Storbritannien)	9.1.2.1 och 9.1.2.2, utfärdande av fordonscertifikat Förslaget var uppe till diskussion förra mötet då många ställde sig tveksamma till detta. Storbritannien har upplevt problem med att utfärdandet av fordonscertifikat har blivit försenade. För att underlätta situationen har de medgett att den första kontrollen samt utfärdande av fordonscertifikat får ske i samband med den första årliga inspektionen. Då detta har visat sig ha positivt utfall föreslår Storbritannien att ändra 9.1.2.1 till att även omfatta EX-, FL -, AT-fordon och MEMU. Nuvarande 9.1.2.1 medger att behörig myndighet kan avstå från den första kontrollen för dragfordon till en påhängsvagn under vissa villkor. Resultat: Storbritannien kommer att samla på sig ytterligare erfarenheter gällande detta och återkommer med ett reviderat förslag nästa möte.
2017/14 (Schweiz)	9.2.2.2.2 Extra skydd för fordon Enligt tabellen i 9.2.1.1 krävs extra skydd enligt 9.2.2.2.2 för bl.a. EX/II-fordon med en totalvikt över 3,5 ton. Sista meningen i 9.2.2.2.2 anger att EX/II-godkända skåpbilar anses uppfylla bestämmelserna gällande extra skydd. Schweiz anser dock att kraven är ämnade för tunga fordon, vilket inte dessa skåpbilar ("panel vans") är eftersom de inte överstiger 3,5. De ville därför ändra hänvisningen till att istället omfatta tunga lastbilar.

	<p>Resultat: Schweiz fick ett visst principiellt stöd även om det underströks att det finns många skåpbilar som överstiger 3,5 ton. Termen kan ändras för att täcka in även andra typer av fordon som erbjuder samma skydd. Mötet kom dock inte fram till vilket begrepp som bör användas varför Schweiz återkommer nästa möte med mer information.</p>
<p>2017/15 (Schweiz)</p>	<p>9.2.1.1 Tillämpliga bestämmelser i tabellen Schweiz ville komplettera tabellen i 9.2.1.1 för att göra den mer användarvänlig och komplett. Föreslagna tillägg framgår av understruken text i Schweiz dokument.</p> <p>Resultat: Förslaget fick inget stöd när det gäller att genomföra ändringen i ADR. Däremot välkomnades Schweiz förslag till de guidelines som finns, och där tabellen skulle kunna göras tillgänglig på FN:s hemsida. Rumänien informerade här om en checklista de har tagit fram nationellt vilken de kommer att presentera vid nästa möte med WP.15 för vidare diskussioner.</p>
<p>2017/19 (Tyskland)</p>	<p>9.2.2.2.1 Kablar I 9.2.2.2.1 anges att kablar som installerats i fordon ska vara lämpliga med avseende på t.ex. temperatur och kompatibilitet med vätskor, vilket ges i ISO 16750-4:2010 (klimatbelastningar) och 16750-5:2010 (kemiska belastningar). Tyskland anser dock att alla relevanta krav uppfylls genom tillämpningen av ISO 6722-1:2011 + Cor 01:2012 eller ISO 6722-2:2013, till vilka hänvisning finns i samma delavsnitt. De föreslog därför att hela det andra stycket i 9.2.2.2.1 stryks.</p> <p>Resultat: Förslaget att radera referenserna till ISO-standarderna antogs. Den beskrivande texten i samma paragraf behölls dock då den fortfarande är relevant.</p>
<p>2017/16 (Schweiz) INF.6 (Nederländerna)</p>	<p>9.2.2.7 Villkor för eldrivna fordon och hybrider ADR anger vissa krav på elektrisk utrustning och då bl.a. vad gäller spänning hos fordons elsystem. Schweiz ville nu veta om dessa krav även omfattar ett eldrivet fordon, eller hybridfordon. De ställer vidare frågan om det är relevant att förbjuda användning av eldrivna fordon för transport av klass 1. I dagsläget ställs krav på att EX-fordon ska ha en kompressionständ motor.</p> <p>Resultat: Mötet välkomnade diskussionen och majoriteten ansåg att bestämmelserna inte har skrivits mot bakgrund av att denna typ av fordon förekommer. Diskussionerna kring båda dokumenten kommer att fortsätta nästa möte.</p>

<p>2017/20 samt INF.5 (Tyskland) INF.21 (Finland) INF.26 (CLCCR) INF.27 (Tyskland)</p>	<p>9.3.4.2 Material i påbyggnad för EX/III-fordon</p> <p>Tyskland, och tidigare även Nederländerna, ställde vid maj-mötet frågan hur övriga länder tolkar bestämmelserna i 9.3.4.2 rörande materialkrav för påbyggnaden av EX/III-fordon. Flera länder (däribland Sverige) var eniga om att i de fall påbyggnaden är tillverkad i metall så ska lastutrymmet kläs in med ett skyddande material som uppfyller den aktuella standarden vad gäller värme- och flamresistens. 9.3.4.2 anger dock att när innerbeklädnaden utgörs av metall så ska denna täckas med material som uppfyller klassningen i standarden. Texten säger inte vilket material som ska användas utan så länge materialkravet uppfylls vad gäller värme- och flamresistens så är materialvalet i övrigt fritt och tillåter således även metall.</p> <p>Tyskland anser att dagens skrivning är otydlig och otillräcklig. De återkom nu med ett konkret förslag till förtydligande.</p> <p>Resultat:</p> <p>Flera länder, däribland Sverige, stödde principen i Tysklands förslag, men ansåg att den text som föreslogs var alldeles för begränsande. Sverige ville även att första stycket gällande materialtjocklek ska förtydligas. En arbetsgrupp kommer att anordnas av Tyskland vars mandat framgår i INF.27.</p>
<p>(b) Övriga förslag</p>	
<p>/WP.15/237 (Sekretariatet)</p>	<p>Report of the Working Party on its 102nd session (Geneva, 8-11 May 2017), Annex I, 5.3.2.1.6</p>
<p>2017/13 (Schweiz)</p>	<p>7.5.11 CV36 kvävningsframkallande gas</p> <p>Schweiz anser att bestämmelserna för transport av kvävningsframkallande gas som last, bör ha samma säkerhetsnivå som i de fall samma ämne används för att kyla annan last, enligt 5.3.3. De föreslog att ventilation ska krävas såvida inte gasutbyte mellan lastutrymmet och förarutrymmet har förhindrats. De ansåg vidare att begreppen för "closed" respektive "sheeted vehicle" i den engelska utgåvan inte överensstämmer med franskan. Begreppen överensstämmer heller inte med vad som från början avsågs och bör därför ändras.</p> <p>Resultat:</p> <p>Förslag 1, vilket fick stort stöd, gäller fler transportslag och skjuts därför över till Joint. Vad gäller förslag 2 så antog mötet ett muntligt förslag från Frankrike att ändra i den franska utgåvan för att den bättre ska överensstämma med den engelska.</p>
<p>2017/17 (Schweiz)</p>	<p>8.2.2 E-learning vid repetitionsutbildning för ADR-förare</p> <p>Schweiz ville veta hur övriga länder ser på möjligheten att genomföra delar av förarutbildningen digitalt. De menade att även om detta inte uttryckligen förbjuds i bestämmelserna så indikerar stora delar av texten att utbildningen ska ske "live".</p>

	<p><u>Resultat:</u></p> <p>Åsikterna skiljde sig åt beträffande lämpligheten av att genomföra online-utbildning. Flera länder, däribland Sverige, ansåg att detta redan tillåts till viss utsträckning. Nederländerna och Ryssland informerade om att de redan genomför denna typ av utbildning. Andra ansåg att en närvarande lärare inte kan ersättas rent kvalitetsmässigt genom en online-utbildning.</p> <p>Det finns liknande utbildning för järnväg varför Schweiz välkomnades att presentera ett förslag även till Joint för diskussion. Länderna ombads vidare att presentera sina erfarenheter gällande detta på nästa möte med WP.15.</p>
2017/21 (Tyskland)	<p>7.5.7.1 Referens till CTU-koden</p> <p>Vid det förra mötet med WP.15 antogs ett förslag att i fotnot 1 i delavsnitt 7.5.7.1, som rör lastsäkring, införa en referens till kapitel 9 och 10 i CTU-koden (Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units). Tyskland föreslog nu att referensen utökas till att omfatta hela CTU-koden.</p> <p><u>Resultat:</u></p> <p>Förslaget antogs utan omröstning.</p>
INE.11 (Tyskland)	<p>9.1.3.5 Fordonscertifikat</p> <p>I Tyskland har man vid tillsyn erfarit att den första eller återkommande kontrollen för ett fordon har genomförts i enlighet med 9.1.2.1 respektive 9.1.2.3 vilket framgått i fordonscertifikatet. Samma fordon har dock inte fått sina tankar kontrollerade. Datum för kontroll ska framgå på tankskylten, men någon dokumentation behöver inte medfölja transporten. Tyskland föreslog därför att ruta 12 och 13 i godkännandecertifikatet för fordon ändras för att innehålla denna information.</p> <p><u>Resultat:</u></p> <p>Förslaget antogs inte. Majoriteten av de som yttrade sig ansåg det tillräckligt att datumet för kontroll framgår på tankskylten och att en ändring av certifikatet skulle medföra ytterligare administrativt arbete.</p>
INF.15 (Sekretariatet)	<p>1.6 Övergångsperioder</p> <p>Sekretariatet föreslog att tre övergångsperioder ska tas bort ur 2019 års utgåva av ADR då deras giltighetsdatum då löper ut.</p> <p><u>Resultat:</u></p> <p>Förslaget att ta bort 1.6.1.21 och 1.6.1.35 antogs. Vad beträffar 1.6.1.36 måste denna behållas ytterligare en regelverksperiod p.g.a. bestämmelserna i 8.2.2.8.2 (a) som möjliggör att intyget förnyas ett år innan det löper ut. Giltighetstiden ska dock räknas fram fem år från sitt giltighetsdatum.</p> <p>Frankrike föreslog även muntligt att datumet i 1.6.5.4 ändras till 31 mars 2020. Förslaget antogs.</p>
INF.18 (Irland)	<p>UN 2037 Engångsbehållare för gas</p>

	<p>Irland ville diskutera möjligheterna att införa liknande bestämmelser för uttjänta engångsbehållare för gas som avfall, som redan finns för aerosoler.</p> <p>Resultat: Stort intresse fanns för dokumentet. Då detta rör flera transportslag så bjöds Irland in till att presentera förslaget på kommande möte med Sub-kommittén.</p>
7. Tolkning av texter i ADR	
<p>INF.4 (Sverige)</p>	<p>7.5.10, 9.7.4 och 9.8.3 Jordning eller potentialutjämning Sverige har noterat att man använder begreppet ”jordning” på flera ställen i ADR. Avsnitt 7.5.10 innehåller bestämmelser rörande åtgärder mot elektrostatisk laddning i anslutning till att tankar fylls eller töms. Här ville Sverige veta om fordonet måste ha en anslutning som går direkt till jord, eller om det räcker med en potentialutjämning till mottagartanken i de fall denna är direkt ansluten till jord. Sverige ville vidare veta om rubrikerna till bestämmelserna i del 9 istället bör ange ”potentialutjämning”, inte ”jordning”.</p> <p>Resultat: WP.15 bekräftade den tolkning som Sverige gjort vad gäller bestämmelserna i 7.5.10 (se detaljer i INF.4). Vidare bekräftades Sveriges syn vad gäller de två rubrikerna i del 9. Här önskade mötet att Sverige återkommer med ett förslag till ändring, men med beaktande att det engelska begreppet ”bonding” (potentialutjämning) förekommer i helt andra sammanhang i ADR och därför kanske inte är lämpligt.</p>
<p>INF.7 (Sverige)</p>	<p>8.4 Övervakning av fordon Sverige önskade höra övriga länders syn på tolkning och tillämpning av bestämmelserna i kapitel 8.4 och särbestämmelserna i 8.5. Följande frågor togs upp:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Hur tolkar länderna bestämmelserna som står i 8.4 – får ett fordon ställas upp oövervakat i de fall som alternativen som listas under (b) och (c)? 2. Vad avses med begreppet ”övervakning”? Krävs: <ul style="list-style-type: none"> - inhägnat område, - larmat fordon, - övervakat personligen av förare eller annan, - kameraövervakning? <p>Resultat: Majoriteten av de länder som yttrade sig anser att i de fall man kan tillämpa bestämmelserna i 8.4 (b) och (c) så krävs det inte att fordonet är vare sig övervakat eller inhägnat.</p> <p>Vad gäller fråga 2 så kräver många länder personlig övervakning. Danmark informerade här om att deras arbetsmiljöbestämmelser inte tillåter att en förare själv påtar sig uppgiften att övervaka ett fordon under den tid som anses som vilotid. Spanien informerade om att de vid transport av klass 1 alltid kräver två</p>

	<p>besättningsmedlemmar. Storbritannien kräver ”direkt-övervakning” men där en personlig övervakare kan övervaka fordonet via kamera (ej bandning). I Nederländerna godtar man inte uppställning på ”allmän parkeringsplats” i de fall särbestämmelserna i 8.5 är tillämpliga och i Ryssland krävde man även en skyddsplan för dessa transporter. Flera länder menade dock, i likhet med Sverige, att det är problem att hitta uppställningsplatser som erbjuder såväl säkerhet som skydd på samma gång.</p> <p>Mötet ansåg att det är en viktig fråga som bör diskuteras ytterligare och Sverige inbjöds att återkomma i frågan. Från svenskt håll informerade vi om att det pågår arbete nationellt som syftar till ökad säkerhet mot bl.a. terrorangrepp där fordon och deras tillgänglighet är en av frågorna. Sverige tar med sig alla synpunkter hem till det pågående arbetet vars resultat behöver inväntas innan ytterligare arbete påbörjas som relateras till bestämmelserna i ADR. Mötet var också enigt om att det är många aspekter som måste beaktas vid ett sådant arbete; kör- och vilotider, ekonomiska aspekter, telematik, tillgång till säkra uppställningar etc.</p>
8. WP.15:s arbete	
<p>ADR 2019 En konsoliderad lista över ändringar inför ADR 2019 kommer att finnas tillgänglig inför mötet i maj med WP.15. Mötet bad sekretariatet att publicera ändringarna i god tid innan mötet.</p>	
<p>WP.15 maj 2019 – dagordning WP.15 satte ramarna för nästa möte med WP.15 vilket äger rum den 14-18 maj 2019 och till stor del följer det 103:e mötet.</p>	
9. ADR 60-årsjubileum	
<p>A round table on the theme of the transport of dangerous goods is scheduled the afternoon of 6 November 2017. The programme will be circulated as an informal document.</p> <p>Resultat: Diskussioner fördes gällande fortsatta utvecklingen av bestämmelserna i ADR och det arbete som relaterar till detta. Ett dokument från Nederländerna diskuterades där bl.a. Sverige framförde liknande åsikter som Nederländerna men även andra länder. Förenkling av bestämmelser för att underlätta förståelse och tillämpning var en återkommande åsikt, och inte minst för att främja säkerheten. Även beaktande av teknisk utveckling och de allt mer angelägna frågorna om transportskydd (security) togs upp. Diskussionerna kommer att fortsätta under nästa möte och sekretariatet kommer att förbereda ett informellt dokument för detta syfte som redogör för de punkter som berördes under konferensen.</p>	

10. Övriga frågor

<p>2017/18 (Tyskland)</p>	<p>8.2.2.8.6 ADR-intyg i respektive ADR-land</p> <p>Enligt delavsnitt 8.2.2.8.6 ska alla medlemsländer förse UNECE:s sekretariat med exempel på landets samtliga förlagor av giltiga ADR-intyg. Då flera länder inte gjort detta föreslog Tyskland att sekretariatet tillskriver de länder som ännu ej gjort detta.</p> <p>Resultat:</p> <p>Sekretariatet kommer att tillskriva samtliga fördragsslutande parter till ADR som inte har publicerat sina ADR-intyg. Det är dock vissa länder det kommuniceringen inte är så smidig då de inte har meddelat någon officiell e-postadress.</p> <p>Efter en muntlig förfrågan från Belgiens representant uppstod även frågan om hur man fyller i punkt 5 i ADR-intyget för de förare som inte har en nationalitet eller som har flera nationaliteter. Samma fråga lär ha uppstått för andra officiella dokument, som till exempel körkortet, och det föreslogs att fråga hur man gör i dessa fall. Belgien kommer här att kontakta EU-sekretariatet för att se om det finns gemensamma förfaranden gällande utfärdande av körkort.</p>
<p>INF.12 (Rumänien)</p>	<p>1.8.5 Information om olycka - Rumänien</p> <p>Rumänien redogjorde för en transportolycka innehållande 840 LPG-flaskor där flertalet var tomma och några var defekta. Se dokumentet för fullständig redogörelse.</p>
<p>INF.22 (Frankrike)</p>	<p>1.8.5 Information om olycka - Frankrike</p> <p>Frankrike informerade om en olycka där 934 LPG-flaskor var inblandade. Olyckan skedde i ett relativt öppet landskap, men hade inneburit katastrofala konsekvenser om den skett i ett mer tätbebyggt område. Se dokumentet (finns endast på franska) för fullständig redogörelse.</p>
<p>11. Val av mötesordförande för 2018</p>	
<p>WP.15/2017/22 (Sekretariatet)</p>	<p>Val av ordförande och vice ordförande</p> <p>I enlighet med Kapitel V i the Rules of Procedures of the Working Party (se dokument /190/Add.1) 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>12. Godkännande av rapporten</p>	