

Høringsinstanser iht. liste

Høring av endringer i landtransportforskriften - ADR/RID 2017

1. Innledning

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) sender med dette på høring forslag til endringer i forskrift 1. april 2009 nr. 384 om landtransport av farlig gods (landtransportforskriften) ADR/RID.

De samlede endringene fremgår av direkte lenker til internasjonale nettsider, se avsnitt 4. I samme avsnitt har DSB videre redegjort for noen av endringene. Det reviderte regelverket vil tre i kraft 1. januar 2017, med en overgangsperiode frem til 30. juni 2017.

Frist for uttalelse til høringen er **13. desember 2016**

Høringsinnspill sendes postmottak@dsb.no eller Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, postboks 2014, 3103 Tønsberg.

Dersom det er flere av høringsinstansene som ønsker å bli invitert til formøtene nevnt i avsnitt 3 nedenfor, ber vi også om en tilbakemelding på dette.

2. Regelverket om transport av farlig gods på vei og jernbane

2.1 Landtransportforskriften

Transport av farlig gods reguleres av landtransportforskriften.

Hovedformålet med landtransportforskriften er å forebygge uhell og uønskede tilsiktede hendelser ved transport av farlig gods. Forskriften stiller generelle sikkerhetskrav som må ivaretas for enhver transport av farlig gods. Disse bestemmelsene utdypes gjennom de internasjonale regelverkene ADR og RID, som er en del av landtransportforskriften

2.2 ADR

ADR er en forkortelse for Den europeiske avtalen om internasjonal vegtransport av farlig gods. Norge har tiltrådt denne avtalen. ADR består av en kort og rammepreget avtaletekst og vedleggene A og B. Den viktigste bestemmelsen i selve avtaleteksten finnes i artikkel 2, hvor det fremgår at internasjonal transport av farlig gods på vei kun kan foregå dersom:

- emballasje og merking med mer er i overensstemmelse med ADR vedlegg A, og
- kjøretøyets konstruksjon, utstyr, og gjennomføringen av transporten for øvrig er i overensstemmelse med avtalens vedlegg B.

ADR vedlegg A og B inneholder nærmere bestemmelser om:

- transport og forsendelsesprosedyrer,

- transportutstyr, hvilken type kjøretøy eller tank man kan bruke i de enkelte tilfeller hvordan disse skal være konstruert og godkjent
- gjennomføringen av transporten (opplæring for sjåføren og andre som er involvert i transporten, tilsyn med parkert kjøretøy, nødprosedyrer, lasting og lossing, og merking av kjøretøy).

Gjeldende versjon av ADR og dens vedlegg A og B er tilgjengelig på internettadressen <http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr2015/15contentse.html>

2.3 RID

RID er navnet på det internasjonale reglementet for transport av farlig gods på jernbane.

Norge er bundet av RID som følge av tiltredelsen til Konvensjonen om internasjonal transport med jernbane (COTIF). Norge tiltrådte konvensjonen i 1985 gjennom medlemskapet i Intergovernmental Organization for International Carriage by Rail (OTIF). COTIF vedlegg C artikkel 6 § 2 gjør RID til en del av konvensjonen.

Avtalens originaltekst finnes på internettadressen til OTIF

http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/02_COTIF_99/COTIF_1999_01_01_2011_e.pdf

3. Bakgrunnen for endringene

Endringene i ADR vedlegg A og B og RID følger av internasjonale avtaler Norge er bundet av, og som ajourføres annethvert år.

Dette regelverksarbeidet foregår i internasjonale møter i regi av UNECE og COTIF. DSB har i siste periode stilt på flere av møtene i regi av UNECE.

Forut for disse internasjonale møtene har DSB avholdt formøter med bransjen. Hensikten med disse formøtene har vært å belyse forslag til endringer i regelverket både fra myndighetenes og bransjens ståsted. Bransjen har i den forbindelse en mulighet til å spille inn kommentarer som DSB tar med seg inn i det internasjonale arbeidet, og får på den måten muligheten til å påvirke utformingen av regelverket.

I praksis er det ved denne høringen derfor liten mulighet til å påvirke innholdet av regelverket på annen måte enn at DSB noterer seg innspillene og vurderer disse på lik linje med andre endringsforslag og endringsbehov, som DSB tar med seg inn i det internasjonale arbeidet med neste versjon av ADR/RID.

4. Høringsdokumenter

For en fullstendig oversikt på engelsk over endringene i ADR vedlegg A og B, se lenkene på http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr2015_amend.html

En oversikt på engelsk over endringene i RID fra 2015 til 2017 finnes på denne nettsiden:

http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/05_gef_guet/06_notifi_16/NOT_2017_e_n_otification_texts.pdf

I tillegg er det foretatt en del korreksjoner til 2015-utgaven av RID. Disse rettelsene finnes her:

http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/05_gef_guet/06_notifi_15/Erratum_1_zu_NOT_2015_E.pdf

Det er ikke utarbeidet en fullstendig oversikt over regelverksendringene på norsk, men noen av de sentrale endringene som kan nevnes er (oppramsingen er ikke uttømmende):

- Bestemmelsene for det elektriske anlegget på kjøretøy som skal transportere farlig gods er omarbeidet. Hensikten med endringene har vært å oppdatere bestemmelsene i tråd med den teknologiske utviklingen på kjøretøyer som har innebåret blant annet økt bruk av informasjonsteknologi og nye belysningssystemer. Kjøretøyer av type EX/II og AT vil bli underlagt enkelte krav som tidligere var forbeholdt kjøretøyer av type EX/III og FL. Men samtidig gjøres det noen unntak for de minste eksplosivkjøretøyene (type N1 og O1).
- Andre endringer for kjøretøyer er at OX-kategorien for kjøretøyer utgår. For transport av stoff som tidligere krevde OX-kjøretøy kan man nå benytte FL-kjøretøy. Videre vil kravene til tilhengerfester bli utvidet til å også gjelde for alle tankkjøretøyer. De endrede bestemmelsene for konstruksjon av kjøretøyer blir obligatoriske for alle nye ADR-godkjenninger etter 30. mars 2018. For eksisterende kjøretøyer blir det innført overgangsordninger.
- Bestemmelsene for transport av litiumbatterier endres, og det innføres blant annet en ny spesiell bestemmelse for transport av skadet utstyr som inneholder litiumbatterier (som for eksempel elbiler som har vært involvert i kollisjoner). Det innføres et nytt litiumbatterimerke og ny klasse 9-fareseddel for kolli som inneholder litiumbatterier.
- Det innføres bestemmelser for transport av polymeriserende stoffer, et område som tidligere ikke har vært spesielt regulert.
- Unntakene for transport av farlig gods innebygd i kjøretøyer, jernbanevogner, maskiner og utstyr, slik som drivstoff, gasser og batterier, blir omskrevet og omarbeidet. Farlig gods i maskiner og utstyr samt batteridrevet utstyr, vil ikke lenger være unntatt i henhold til listen over farlig gods (tabell A). Tabell A vil i stedet vise til spesielle bestemmelser for slikt utstyr og det kommer en rekke nye oppføringer i tabellen for motorer. Årsaken til disse endringene er at FNs anbefalinger for transport av farlig gods er endret på disse områdene og sjø- og lufttransporten har allerede tatt i bruk de endrede anbefalingene. Ved utviklingen av teksten i ADR/RID har man måttet avveie hensynet til harmonisering mellom transportmåtene mot et ønske om å beholde eksisterende unntak i europeisk landtransport. De aller fleste unntakene er derfor beholdt, men mange av dem er flyttet fra generelle unntak i del 1, til spesielle bestemmelser i kapittel 3.3. Regelverket på dette området blir av den grunn noe mer spredt.
- På grunn av innføring av nye UN-numre, merkebestemmelser og endringer av spesielle bestemmelser er det gjort endringer i bestemmelsene om hvilke opplysninger som skal inn i transportdokumentet og de skriftlige instruksjonene.
- For nedkjølte flytende gasser tas det inn bestemmelser i ADR/RID om holdetid, for å unngå for tidlig aktivisering av sikkerhetsventil på tanker som transporterer disse typer gasser. Den aktuelle holdetiden skal bestemmes for hver reise (tiden det tar fra etablert opprinnelig fylletilstand til trykket har steget på grunn av varmetilførselen til det lavest innstilte trykket på trykkbegrensede innretninger på tanken). Når det gjelder transport på veg (ADR) tas dette inn for tankcontainere (kap. 4.3 og 6.8), mens det for RID tas inn for alle tankene som dekkes av kap. 4.3 og 6.8.
- Nye bestemmelser åpner for bruk av fleksible bulkcontainere internasjonalt, noe som tidligere ikke har vært benyttet i Norge. Som ved annen emballasje kreves prøving og UN godkjenning av disse. Testene som kreves er beskrevet i nytt kapittel 6.11.

- For tanker som dekkes av kap. 6.8 er kravene i forhold kontroll av sveising ved fabrikasjon av tanker blitt vesentlig strengere.
- I forhold til MEGCer har det kommet inn krav til hvilke krefter rammen til en MEGC skal tåle. Tidligere har det bare vært krav til elementene og deres festeanordninger og ikke selve rammen. Forslaget har for øvrig vært fremmet av Norge.

Svenske myndigheter har utarbeidet en nærmere omtale av endringene på hjemmesiden til Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), på lenken <https://www.msb.se/sv/Om-MSB/Lag-och-ratt/Remisser/Aktuella-remisser/Nya-ADR-S-och-RID-S-pa-remiss/> Her er alle endringsforslagene omtalt på svensk, og gir en god oversikt. Når det gjelder selve konsekvensutredningen, er det ikke nødvendigvis slik at denne er dekkende for norske forhold.

Dokumentene og lenkene til høringen er tilgjengelig på DSBs hjemmeside www.dsb.no

Med hilsen
for Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Avdeling for næringsliv, produkter og farlige stoffer

Kristin Cordt-Hansen
assisterende direktør

Anne-Elisabeth Arnulf
avdelingsleder

Dokumentet er godkjent elektronisk.