13

I



# Dokumentsammanställning

## 110th session of the Working Party on the Transport of Dangerous Goods, WP.15, Geneva 8-12 November 2021 (ADR)

|  |
| --- |
| 1. **Fastställande av dagordning**
 |
| [/254 (Sekretariatet)](https://unece.org/sites/default/files/2021-07/ECE-TRANS-WP15-254e.pdf) [/254/Add.1 (Sekretariatet)](https://unece.org/sites/default/files/2021-08/ECE-TRANS-WP15-254a1e.pdf)[/190/Add.1](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2007/wp15/ECE-TRANS-WP15-190a1e.pdf)

|  |
| --- |
| [TRANS/WP.15/253 (Sekretariatet](https://unece.org/sites/default/files/2021-05/ECE-TRANS-WP15-253e_0.pdf)) |
| /300 och Corr.1-3 |

 | Provisorisk agenda för 109:e mötetLista över dokumentTerms of reference and rules of proceduresRapport från möte med WP.15 maj 2021ADR 2021 |
| 1. **83:e mötet med Inland Transport Committee**
 |
| ECE/TRANS/304 och Add.1ECE/TRANS/2021/3[ECE/TRANS/WP.15/2021/15 (Sekretariatet)](https://unece.org/sites/default/files/2021-08/ECE-TRANS-WP15-2021-15e.pdf) | **Rapport** från mötet med Inland Transport Committee (ITC), som hölls i Genève 23-26 februari 2021.WP.15 kommer att informeras om ITC:s möte och vilka beslut som behöver följas upp av WP.15. ITC:s planering för arbete fram till 2030 kommer gås igenom. 2021/15 presenterar en reviderad ”Road map”. Syftet är att vägleda och underlätta för länder som vill ansluta sig till ADR-överenskommelsen om själva genomförandeprocessen. |
| 1. **Statusen för ADR-överenskommelsen samt relaterade frågor**
 |
| WP.15 informeras om statusen för ADR, ändringsprotokollet från 1993 samt särskilda avtal och notifikationer i enlighet med kapitel 1.9. Sedan föregående möte har inga ändringar skett gällande statusen för ADR-överenskommelsen vilket betyder att antalet medlemsländer uppgår till 52. Det har inte heller skett några ändringar vad gäller ändringsprotokollet där antalet undertecknande länder är 39. |
| 1. **Arbete utfört av Joint-mötet (RID/ADR/ADN)**
 |
| [ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/24](https://unece.org/info/Transport/Dangerous-Goods/events/351860) och Add.1 (Sekretariatet) | Rapport från FN:s arbetsgrupp om harmonisering mellan RID/ADR/ADN och FN-rekommendationerna. De ändringar som antogs av Joint vid deras möte i september 2021 kommer också att gås igenom. |
| 1. **Förslag till ändringar i ADR**
 |
|   **(a) Konstruktion och godkännande av fordon** |
| [2021/10 (CEFIC)](https://unece.org/sites/default/files/2021-08/ECE-TRANS-WP15-2021-10e.pdf) | **Delrapport från arbetsgruppen gällande 9.7.5 – Stabilitet hos tankfordon**Vid flera möten med WP.15 har kraven på stabilitet hos tankfordon diskuterats. Dessa anses bl.a. ge tolkningsutrymme, och särskilt i de fall ett ekipage har olika axelbredder. Arbetsgruppen, vilken består av såväl länder som företrädare för transportbranschen, fordonsindustrin och tanktillverkare, föreslår följande tillägg (understruket) i 9.7.5.1 i syfte att förtydliga vilka krav som gäller: *“The overall width of the groundlevel bearing surface (distance between the outer points of contact with the ground of the righthand tyre and the lefthand tyre of the same axle) of the axle with the greatest width shall be at least equal to 90 % of the height of the centre of gravity of the laden tankvehicle. In an articulated vehicle the mass on the axles of the loadcarrying unit of the laden semitrailer shall not exceed 60 % of the nominal total laden mass of the articulated vehicle.”*En fullständig rapport kommer att publiceras [här](https://unece.org/info/Transport/Dangerous-Goods/events/355238) under fliken ”Informal documents”. |
| [2021/11 (Spanien)](https://unece.org/sites/default/files/2021-08/ECE-TRANS-WP15-2021-11e.pdf)[INF.5 (BLEVE-arbetsgruppen genom Spanien)](https://unece.org/sites/default/files/2021-09/ECE-TRANS-WP15-110-GE-inf5e.pdf) | **Lägesrapport från BLEVE-arbetsgruppen**Spanien presenterar resultatet från arbetsgruppen om BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapor Explosion).Ändringar föreslås i 9.7.9 där man vill kräva automatiskt brandsläckningssystem i motorutrymmet samt värmesköldar över samtliga däck för:* FL-fordon som transporterar kondenserad [och komprimerad] brandfarlig gas med ett ”F” i klassificeringskoden,
* FL-fordon som transporterar vätskor i förpackningsgrupp I eller II, och
* EX/III-fordon

Övergångsbestämmelser föreslås, och att EX/III-fordon fortsatt får användas om de är registrerade (eller tagna i bruk) före den 1 januari 2027, och uppfyller bestämmelserna i 9.7.9.2 om värmesköldar som gäller t.o.m. 31 december 2022.Övergångsbestämmelser föreslås även för FL-fordon, och att dessa fortsatt får användas om de är registrerade (eller tagna i bruk) före den 1 januari 2027, trots att de inte uppfyller de nya föreslagna bestämmelserna i 9.7.9.1 om brandsläckningssystem respektive 9.7.9.2 om värmesköldar som, om förslaget antas, gäller fr.o.m. den 1 januari 2023.INF.5 innehåller förslag till konsekvensändringar om ovanstående förslag antas: * 9.1.3.3 behöver justeras för att anmärkning 11 i fordonscertifikatet även innehåller information i de fall FL-fordon uppfyller bestämmelserna om brandsläckningssystem och värmesköldar i 9.7.9.
* 1.6.5.xx Övergångsbestämmelse som tillåter att certifikat som utfärdats senast den 31 december 2022 får användas fram till nästa årliga kontroll.
 |
|  **(b) Övriga förslag** |
| [2021/8 (Sverige och Norge)](https://unece.org/sites/default/files/2021-08/ECE-TRANS-WP15-2021-8e.pdf) inkl.[INF.3](https://unece.org/sites/default/files/2021-08/ECE-TRANS-WP15-110-GE-inf3e.pdf) (Sv, N) | **Bestämmelser gällande transportskydd vid transport enligt 1.1.3.6**Vid transport som s.k. ”värdeberäknad mängd” enligt 1.1.3.6 är det även tillåtet att transportera många ämnen som enligt 1.10.3.1.2 har hög riskpotential från 0 kg. Sverige och Norge föreslår att alla ämnen som har hög riskpotential från 0 kg, ska omfattas av reglerna för transportskydd i kapitel 1.10 även när det transporteras enligt 1.1.3.6. Detta innebär bl.a. att kravet på fysiskt skydd, id-handling och utbildning i transportskydd träder in, och att det ska finnas skyddsplaner.Förslaget omfattar i första hand alla ämnen som har hög riskpotential från 0 kg, och i andra hand endast de ämnen som tillhör klass 1. |
| [2021/12 (Norge och Sverige)](https://unece.org/sites/default/files/2021-08/ECE-TRANS-WP15-2021-12e.pdf) | **Harmonisering mellan mängdgränser i 1.10.3.1.2 (ämnen med hög riskpotential) och 8.5 S1(6) (övervakning)**Norge och Sverige föreslår att harmonisera gränserna för när en last med explosiver (klass 1) ska övervakas, så att mängdgränserna för övervakning blir desamma som de gränser som anger att ämnet har hög riskpotential. Detta skulle innebära en harmonisering mellan krav för övervakning och bestämmelserna som kopplar till transportskydd och hög riskpotential. Det medför dock samtidigt att ämnen med samhanteringsgrupperna 1.3 och 1.4, som i S1(6) listas från 50 kg, inte längre räknas upp i S1(6). |
| [2021/13 (Nederländerna, CEFIC)](https://unece.org/sites/default/files/2021-08/ECE-TRANS-WP15-2021-13e.pdf) | **Temperaturkontrollerade transporter**Dessa frågor har lyfts vid flera tidigare möten med WP.15, där Nederländerna och CEFIC anser att vissa bestämmelser i kapitel 7.1 är otydliga. De återkommer nu med ett reviderat förslag baserat på inkomna synpunkter. I detta dokument vill de förtydliga vilka lastbärare/inneslutningar som omfattas av kapitel 7.1 samt klargöra att bestämmelserna om värmeisoleringen syftar på fordon och containrar samt i vissa fall även förpackningar. Vid transport av temperaturkontrollerade ämnen i container, föreslår de även att liknande krav som finns för fordon även ska ställas på containrar. |
| [2021/14 (Sekretariatet)](https://unece.org/sites/default/files/2021-08/ECE-TRANS-WP15-2021-14e.pdf) | **Referens till FN:s hemsida i ADR**Efter att FN har byggt om sin webbportal så behöver de länkar som anges i ADR revideras. |
| 1. **Tolkning av texter i ADR**
 |
| [2021/9 (Nederländerna)](https://unece.org/sites/default/files/2021-08/ECE-TRANS-WP15-2021-9e.pdf) | **9.2.1.1 Elektrisk utrustning – övergångsbestämmelser**Vid tidigare möten har Tyskland och Nederländerna lyft frågan vad som avses i kommentarerna i tabellen i 9.2.1.1 kopplade till krav på elektrisk utrustning.De vill klargöra följande:1. Vad som avses när ADR hänvisar till fordonets första registrering (alt. tagits i bruk),
2. Vilka regler ett fordon ska ADR-godkännas emot i de fall det inte har ADR-godkänts i samband med registreringen.

Vad gäller punkt 1 om första registrering så är samtliga länder överens om att detta avser registrering enligt fordonslagen. Vad beträffar punkt 2 har Sverige framfört en annan syn på detta än övriga länder som yttrat sig. Ett separat möte hölls därför i somras mellan Nederländerna, Sverige och Tyskland för att diskutera frågan och redan ut uppkomna frågor.Nederländerna återkommer nu med ett dokument där de vidhåller samma tolkning som tidigare, men ger en tydligare beskrivning till dessa tolkningar.Nederländerna anser följande gällande frågorna ovan:1. Det datum när fordonet registrerades enligt fordonslagen (dvs. inte när det blev ADR-godkänt)
2. Fordon som registreras enligt fordonslagen men som vid den tidpunkten inte ADR-godkänns, kan erhålla ADR-godkännande vid senare tillfälle. Godkännandet görs då på basis av de bestämmelser i ADR som gällde vid den tidpunkt som fordonet registrerades. En förutsättning för ett sådant godkännande är dock att det inte finns någon övergångs­bestämmelse som satt en eller flera av dessa bestämmelser ur kraft. I sådant fall måste fordonet uppfylla alla bestämmelser som är i kraft vid tidpunkten för ADR-godkännandet.

Ytterligare beskrivningar och exempel ges i dokumentet. |
| 1. **Programme of work**
 |
| Inga dokument har publicerats än. Arbetsplaneringen för nästa möte, vilket planeras till 9-13 maj, kommer att diskuteras. |
| 1. **Övriga frågor**
 |
| Inga dokument finns publicerade. |
| 1. **Val av ordförande och vice ordförande för 2022**
 |
| Inga dokument finns publicerade. |
| 1. **Godkännande av rapporten**
 |

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_