



## **Rapport från WP.15, FN:s arbetsgrupp för transport av farligt gods på väg (ADR)** **110<sup>th</sup> session of the Working Party on the Transport of Dangerous Goods, WP.15, den 8-12 november 2021, Genève samt Skype**

För officiell rapport: <http://www.unece.org/trans/main/dgdb/wp15/wp15rep.html>

Sverige representerades av Katarina Ström samt den 8 november även av Anna-Karin Engström, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Färgmarkeringarna nedan betyder:

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

**Gul** = Arbeta kvarstår

**Röd** = Negativt resultat (antogs inte/drogs tillbaka)

### **Deltagarförteckning:**

32 nationer samt 8 internationella intresseorganisationer inom ADR-området deltog på mötet.

Följande nationer deltog: Azerbajjan, Belarus, Belgien, Brasilien (punkt 3), Danmark, Egypten (punkt 3), Finland, Frankrike, Georgien, Italien, Lettland, Luxemburg, Marocko (punkt 3), Moldavien, Nederländerna, Nigeria (punkt 3), Norge, Polen, Portugal, Rumänien, San Marino, Schweiz, Slovenien, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tjeckien, Tunisien (punkt 3), Turkiet, Tyskland, Ungern och Österrike.

Följande internationella intresseorganisationer deltog: Council on Safe Transportation of Hazardous Articles (COSTHA); European Chemical Industry Council (CEFIC); European Conference of Fuel Distributors (ECFD); European Industrial Gases Association (EIGA); Fuels Europe; International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA); International Dangerous Goods and Containers Association (IDGCA); and International Road Transport Union (IRU).

EU-kommissionen deltog med en representant liksom Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF).

## 1. Fastställande av dagordning

[/254 \(Sekretariatet\)](#)

Provisorisk agenda för 110:e mötet

[/254/Add.1 \(Sekretariatet\)](#)

Lista över dokument

[/190/Add.1](#)

Terms of reference and rules of procedures

[TRANS/WP.15/253 \(Sekretariatet\)](#)

Rapport från möte med WP.15 maj 2021

/300 och Corr.1-3

ADR 2021

[INF.1 \(Sekretariatet\)](#)

Dokumentlista

[INF.8 \(Sekretariatet\)](#)

Tidsschema och information inför det 110:e mötet

## 2. 83:e mötet med Inland Transport Committee

ECE/TRANS/304 och Add.1

ECE/TRANS/2021/3

[ECE/TRANS/WP.15/2021/15 \(Sekretariatet\)](#)

[INF.19 \(Sekretariatet\)](#)

### Resultat:

WP.15 informerades om ITC:s möte och ITC:s planering för arbete fram till 2030 gicks igenom.

2021/15 presenterar en "Road map". Syftet är att vägleda och underlätta för länder som vill ansluta sig till ADR-överenskommelsen om själva genomförandeprocessen. INF.19 innehåller en reviderad version i samma syfte där inkomna kommentarer har beaktats. Mötet ansåg att dokument INF.19 utgör ett bra verktyg i arbetet att uppfylla den plan som ITC har satt ut till 2030 (ECE/TRANS/2021/3).

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

WP.15 informerades 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.

#### **Resultat:**

Ingen ändring av gällande status sedan föregående möte. Georgiens parlament har dock meddelat att de har påbörjat en ratificering av ändringsprotokollet vars process bedöms vara färdigställt inom några veckor.

Långtgående diskussioner hölls gällande möjligheterna att översätta ADR i sin helhet till arabiska. I nuläget är ca 30 % av bestämmelserna översatta. Frågan anses angelägen då det i dagsläget är 22 arabisktalande länder som överväger att ansluta sig till ADR. Ordföranden såg inte att WP.15 kunde lösa deras fråga i nuläget utan bad berörda länder att kontakta behörigt organ inom FN. Sekretariatet kommer dock att iordningställa en detaljerad rapport gällande frågan till det 84:e mötet med ITC, vilket äger rum den 22-25 februari 2022.

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

[ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/24 och Add.1 \(Sekretariatet\)](#)

[INF.13 \(Sekretariatet\)](#)

[INF.7 \(Sekretariatet\)](#)

[ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/34](#) (Schweiz)

#### **Resultat:**

De ändringar som beslutats av Joint-mötet antogs med vissa justeringar. Ändringarna gällande standarder antogs. Dock behölls vissa hakparenteser, några för att invänta beslut av RID-mötet, och andra för att standarden ännu inte trätt i kraft. Slutligt beslut fattas därför vid nästa möte med WP.15.

Efter förslag från OTIF, kom mötet överens om att det är mer användarvänligt att behålla förkortningar i 1.2.1 trots att de även förklaras i det nya avsnittet 1.2.3.

Efter förklaring och bakgrund i 2021/34 gällande kontroll av tankar, avsnitt 1.8.6, 1.8.7 och kapitel 6.8, antogs även de ändringar i INF.13 som relaterar till detta.

## 5. Förslag till ändringar i ADR

### (a) Konstruktion och godkännande av fordon

2021/10 (CEFC)

INF.10

(Arbetsgrupp)

#### 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, föreslog 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.”*

INF.10 innehåller arbetsgruppens slutrapport: Gruppen har kommit fram till att det inte finns skäl att ändra angiven beräkning av maximal tyngdpunktshöjd i 9.7.5.1, men att det bör tydliggöras vad som avses med ”Den totala bredden vid marknivån av den bärande ytan...” så att det framgår vilken axel beräkningen ska utgå ifrån (se 2021/10).

#### Resultat:

Förslaget antogs.

**2021/11 (Spanien)****INF.4 (BLEVE-  
arbetsgruppen  
genom Spanien)****INF.5 (BLEVE-  
arbetsgruppen  
genom Spanien)****INF.11 (OICA)****INF.16 (EIGA)****Lägesrapport från BLEVE-arbetsgruppen (Boiling Liquid Expanding Vapor Explosion)**

Spanien presenterade resultatet från arbetsgruppen om BLEVE.

Ändringar föreslogs i 9.7.9 där man ville 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 föreslog för både EX/III- och FL-fordon vilket syftade till att fordon som registrerats (eller tagits i bruk) före den 1 januari 2027 fortsatt får användas trots att de inte uppfyller de nya kraven.

INF.4 innehåller listor och länkar till samtliga dokument och rapporter som upprättats av arbetsgruppen sedan 2014.

INF.5 innehåller förslag till konsekvensändringar gällande information i fordonscertifikatet.

INF.11 från OICA innehåller kommentarer och ändringar på förslagen från BLEVE-arbetsgruppen. Texten är något oklar, men efter en information på BLEVE-arbetsgruppen den 22 oktober förklarade OICA att förslaget syftar till att kraven inte ska gälla med en differentiering för FL-fordon. De är dock neutrala till frågan om kraven ska gälla för FL-fordon i stort, och därför har de inte skrivit med FL-fordon i proposal 1. De har dock behållit FL-fordon i proposal 2 gällande övergångsperiod ifall även dessa kommer omfattas av kraven. OICA justerar också den förklarande texten i anmärkningen. Vad beträffar övergångsperioder så vill de förlänga dessa till 2029 (kapitel 1.6).

INF.16: EIGA stödjer förslaget från BLEVE-ag i alla delar utom vad gäller FL-fordon (batterifordon) med komprimerade gaser. De presenterade underlag som pekar på att olyckor inte har orsakat några stora explosioner eller katastrofala följder. Detta har även framförts inom BLEVE-arbetsgruppen och fått en del stöd. Det ämne som är vanligast förekommande är UN 1049 väte, komprimerat, vilket transporteras i batterifordon. Ämnet genererar ett mycket låg lastvikt. EIGA menade att eftersom en extra utrustning av skärmar och brandsläckningssystem tar vikt, skulle detta medföra fler transporter för att kunna leverera samma mängd gas.

**Resultat:**

	<p>Flera förslag låg på bordet varav följande antogs:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Krav på brandsläckningssystem och värmesköldar ska gälla för EX-fordon samt för FL-fordon som transporterar kondenserad och komprimerad brandfarlig gas med "F" i klassificeringskoden samt vätskor i PG II och III. Mötet bekräftade att detta även gäller FL-fordon för tankcontainer (2021/11)</li><li>- Övergångsperioder antogs i kapitel 1.6 till 2029 (INF.11)</li><li>- Förslaget att införa text i fordonscertifikatet antogs. Ev. övergångsperiod kan dock diskuteras vid kommande möten om det anses nödvändigt (INF.5)</li><li>- Strecksats 3 i den föreslagna anmärkningen (2021/11), vilken nämner brandspridning från däcken till last via bränsletank, antogs inte (INF.11).</li></ul> <p>Mötet ansåg även att ett fortsatt arbete behövs i syfte att definiera tekniska krav samt för att ev. se över om bestämmelserna kan presenteras på ett bättre sätt i del 9.</p>
<b>INF.14 (EV WG)</b>	<p><b>Rapport från arbetsgruppen gällande hybridfordon och vätgasdrift</b> Presentation av arbetsgruppens mandat och upplägg för att komma framåt i arbetet.</p> <p><b>Resultat:</b> Nederländerna (genom Kees van der Putter, Mr. Pinna samt Mrs. Schmatze) informerade om arbetet gällande hybridfordon och fordon med vätgasdrift. Flera undergrupper har bildats för att snabbare driva arbetet framåt, och förhoppningsvis kan vissa beslut fattas redan vid det kommande mötet i maj. Elektriska fordon ligger som prioritet i arbetet. Undergrupperna har följande område:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Fordonskonstruktion (kap. 9.2)</li><li>- Användning av fordon</li><li>- Säkerhet kring själva lasten (kap. 9.3 – 9.8)</li><li>- Vätgas (reaktion vätgas/last)</li><li>- Explosivtransporter (kap. 9.2, 9.3 m.fl.)</li></ul> <p>Det finns en rad utmaningar i arbetet. Bland annat behöver man diskutera frågor gällande konstruktion av tunga fordon, bristande erfarenhet gällande nya drivmedelssystem samt frågeställningar kring användandet av litiumbatterier. Det finns även ett stort tryck utifrån att införa regler samtidigt som säkerhetsriskerna måste tas om hand på ett bra sätt i arbetet. Gruppen ser</p>

	<p>över säkerhet och effekter beroende på vilket gods som transporteras, jämförelser med eldrivna bussar, olika tekniska lösningar för säkerhetssystem, användning av solpaneler samt traktionsbatterier på släpvagnar.</p> <p>Utöver bestämmelser i ADR behöver man även beakta UN-reglementen under WP.29, GTR 13 och 20 och EU 79/2009/EU.</p>
<b>INF 12 (Finland)</b>	<p><b>9.2.3 Bromsutrustning</b></p> <p>Anmärkning 4 hänvisar till UN-reglemente nr 13 (enhetliga bestämmelser för godkännande av fordon i kategori M, N och O med avseende på bromsning). Finland menade att fordon av kategori N (lätt lastbil, max 3,5 ton) kan godkännas mot UN-reglemente 13-H i stället och undrar därför om ett sådant godkännande kan anses uppfylla kraven i 9.2.3. Om mötet anser att det gör det vill de veta om detta bör förtydligas i 9.2.3.</p> <p>De förklarade ovanstående genom att hänvisa till den text som UN-reglemente 13 innehåller:  “...For vehicles of category N1, Contracting Parties that are signatories to both Regulation No 13-H and this Regulation shall recognize approvals to either Regulation as equally valid.”</p> <p><b>Resultat:</b></p> <p>Mötet stödde enhälligt Finlands tolkning att bestämmelserna i avsnitt 9.2.3 i ADR är uppfyllda om ett N1-fordon godkänns mot R13-H. Mötet ansåg inte att något förtydligande behövs i ADR.</p>
<b>(b) Övriga förslag</b>	
<p><b>2021/8 (Sverige och Norge) inkl.</b></p> <p><b>INF.3 (Sv. N)</b></p> <p><b>INF.6 (Sekretariatet)</b></p>	<p><b>Bestämmelser gällande transportskydd vid transport enligt 1.1.3.6</b></p> <p>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. Här föreslog vi 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.</p> <p>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.</p>

	<p><b>Resultat:</b> Förslaget fick principiellt stöd från flertalet länder, och Frankrike och Finland uttryckte fullt stöd. Många ville dock få mer tid att undersöka eventuella konsekvenser hos företagen. Vad beträffar 1.10.4 behöver detta diskuteras på Joint då samma text finns i RID. Sverige bad mötet att mejla synpunkter i god tid innan deadline till nästa möte då förslaget kommer att tas upp på nytt.</p>
<p>2021/12 (Norge och Sverige) INF.15 (Tyskland)</p>	<p><b>Harmonisering mellan mängdgränser i 1.10.3.1.2 (ämnen med hög riskpotential) och 8.5 S1(6) (övervakning)</b></p> <p>Norge och Sverige föreslog 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 kommer räknas upp i S1(6). I INF.15 ansåg Tyskland att bestämmelserna om övervakning är överflödiga då krav på övervakning regleras enligt kapitel 1.10. De ville nu ta upp en diskussion om att helt ta bort kapitel 8.4 samt de S-bestämmelser i kapitel 8.5 som hänvisar till 8.4.</p> <p><b>Resultat:</b> Förslaget i 2021/12 stöddes inte. Flera länder ansåg att de övervakningskrav som idag hänvisar till 8.4 för ämnen i samhanteringsgrupp 1.3 och 1.4 ska kvarstå. Förslaget från Tyskland i INF.15 ansågs relativt radikalt men flera länder hade inte haft tid att sätta sig in i dess effekter. Sverige och Norge framhöll att bestämmelserna i 8.4 är svåra att tillämpa och dessutom tolkas olika mellan länderna. Det finns en vinst med att alla regler som syftar till ökat brottsskydd samlas på ett ställe. Skyddsplanen inkluderar även rutiner för parkering under transport där 1.10.3.2.2 (c) specifikt nämner uppställning för ämnen med hög riskpotential. Norge anmälde sitt intresse att tillsammans med Tyskland arbeta vidare med ett reviderat förslag till nästa möte.</p>
<p>2021/13 (Nederländerna, CEFIC)</p>	<p><b>Temperaturkontrollerade transporter</b></p> <p>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 återkom nu med ett reviderat förslag, baserat på inkomna synpunkter. I detta dokument ville de förtydliga vilka lastbärare/ineslutningar 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, föreslog de även att liknande krav som finns för fordon även ska ställas på containrar.</p> <p><b>Resultat:</b></p>



	Förslaget antogs med några mindre ändringar.
2021/14 (Sekretariatet)	<p><b>Referens till FN:s hemsida i ADR</b> Efter att FN har byggt om sin webbportal så behöver de länkar som anges i ADR revideras.</p> <p><b>Resultat:</b> Förslaget antogs.</p>
INF.9 (Frankrike)	<p><b>6.8.2.6.2 Konsekvensändring</b> Vid senaste mötet med Joint beslutade man att, i tabellen över återkommande kontroll och provning för tryckkärl i 6.2.4.2, ta bort de rader där kolumn (3) anger ett datum som inte längre är aktuellt eftersom standarden inte längre är tillämplig. Frankrike ansåg att samma ändring bör göras i tabellen i 6.8.2.6.2 för kontroll och provning av tankar. De föreslog därför att de raden för EN 12927:2007, där kolumn (4) anger ”Den 30 juni 2021”, tas bort. De föreslog även att kolumn (4) på nästa rad, för EN 12927:2018, ändras till ”Tillsvidare”.</p> <p><b>Resultat:</b> Förslaget antogs.</p>
INF.18 (Frankrike)	<p><b>Förtydligande av bestämmelser gällande standarder i kapitel 6.2 och 6.8</b></p> <p><b>Resultat:</b> De föreslagna ändringarna, vilka redan har godkänts av Standardarbetsgruppen under Joint, antogs.</p>
<b>6. Tolkning av texter i ADR</b>	
2021/9 (Nederländerna)	<p><b>9.2.1.1 Elektrisk utrustning – övergångsbestämmelser</b> 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.</p>

**INF.17****(Storbritannien)**

De ville 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.

Nederländerna presenterade följande tolkningar:

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.

INF.17 innehåller förslag till redaktionella ändringar.

**Resultat:**

Tolkningarna som presenterades i dokumentet stöddes enhälligt och kommer att publiceras som en vägledning. Det ändrades dock i enlighet med föreslagna redaktionella ändringarna i INF.17.

För kännedom kan nämnas att Sverige och Frankrike informerade om att de haft en annan tolkning gällande senare ADR-godkännande av fordon som redan är i drift. I de fall detta varit aktuellt har ett sådant godkännande utfärdats med stöd av de bestämmelser som varit i kraft vid tidpunkten för ADR-godkännandet, och inte vid fordonsregistreringen. Såväl Sverige som Frankrike framhöll dock att de diskuterat frågan inom sina respektive länder och att de nu ansluter sig till den tolkning som stöds av övriga medlemsländer vilket också är den som presenteras i dokumentet.

**7. Programme of work**[INF.8](#)

Arbetsplaneringen för perioden 2022-2023 gicks igenom. Nästa möte planeras till 9-13 maj 2022 och deadline för officiella förslag är den 11 februari 2022. Höstmötet är beräknat att pågå under 4 dagar. Tågordningen i agendan som brukar gälla för mötet står kvar.

En konsoliderad lista över ändringar till ADR 2023 vilka kommer sammanställas i dokument ECE/TRANS/WP.15/256.

## **8. Övriga frågor**

WP.15 noterade att ECE:s verkställande kommitté (EXCOM), vid sitt möte den 21 juli 2021, beslutade att kontakta sina underorgan gällande önskvärda diskussionspunkter som bör lyftas till högre nivå. Av särskild vikt ses utvecklingen av effektiva och mätbara lösningar som främjar ett hållbart utnyttjande av naturresurser, vilket ingår i målen för en hållbar utveckling inför 2030.

Om deltagare i WP.15 vill lyfta informationspunkter gällande hållbar utveckling kan tid avsättas vid nästa möte med WP.15, men under förutsättning att de är av allmänt intresse och tangerar gruppens mandat. I WP.15 arbete är kommer uppdateringen av ADR att fortsatt vara prioriterat.

## **9. Val av ordförande och vice ordförande för 2022**

Efter förslag från Belgien, omvaldes Madame Ariane Roumier, Frankrike till ordförande och Mr. Alfonso Simoni, Italien till vice ordförande.

## **10. Godkännande av rapporten**