



## Rapport från WP.15, FN:s arbetsgrupp för transport av farligt gods på väg (ADR)

### 109<sup>th</sup> session of the Working Party on the Transport of Dangerous Goods, WP.15, den 4-7 maj 2021, Genève samt Skype

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

Sverige representerades av Katarina Ström, samt under INF.8, Anna-Karin Engström, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Färgmarkeringarna nedan betyder:

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

**Gul** = Arbete kvarstår

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

#### **Deltagarförteckning:**

23 nationer samt 5 internationella intresseorganisationer inom ADR-området deltog på mötet.

Följande nationer deltog: Belarus, Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Italien, Lettland, Luxemburg, Moldavien, Nederländerna, Nigeria, Norge, Polen, Portugal, Rumänien, Ryssland, San Marino, Schweiz, Slovenien, Spanien, Storbritannien, Sverige, Turkiet, Tyskland, och Österrike.

Följande internationella intresseorganisationer deltog: European Conference of Fuel Distributors (ECFD), International Road Transport Union (IRU), European Chemical Industry Council (Cefic), International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA), European Industrial Gases Association (EIGA) and Fuels Europé.

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

## 1. Fastställande av dagordning

[/252 \(Sekretariatet\)](#)

Provisorisk agenda för 109:e mötet

[/252/Add.1 \(Sekretariatet\)](#)

Lista över dokument

[/190/Add.1](#)

[ECE/TRANS/WP.15/251](#)  
[ECE/TRANS/300](#) and Corr.1-2

Terms of reference and rules of procedures  
Rapport från möte med WP.15 november 2020  
ADR 2021

[INF.14 \(Sekretariatet\)](#)

[INF.2 \(Sekretariatet\)](#)

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

[INF.20 \(Sekretariatet\)](#)

### Resultat:

Rapporten från mötet med Inland Transport Committee (ITC), som hölls i Genève 23-26 februari 2021 var ännu inte tillgänglig, men gick igenom muntligt. Sekretariatet redogjorde för de beslut som ITC tagit gällande prioriterade åtgärder fram till 2030, och särskilt sektion 5, punkterna 5.1 – 5.6 och 5.9. Mötet ombads att se över dessa, och om reflektioner eller synpunkter finns ska dessa mejlas till sekretariatet senast den 1 juli. En sammanställning kommer sedan att överlämnas till ITC.

## 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.

### Resultat:

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. Ordföranden underströk vikten av att de 13 länder som ännu ej har undertecknat ändringsprotokollet, påbörjar denna process snarast.

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

[ECE/TRANS/WP.15/AC.1/158, Annex II](#)

Rapport från mötet med Joint som hölls i mars 2020 vad gäller ändringar till kapitel 1.2 samt ändringar i avsnitt 1.9.4 (referens till EU:s riktlinjer för multimodal transport (Inland TDG Risk Management Framework)).

Ändringarna till kapitel 1.2 antogs med något undantag för ytterligare förtydligande vid kommande Joint-möte. Mötet beslutade även att anta referensen till EU:s riktlinjer (se ovan), vilka är frivilliga att använda, i en fotnot i 1.9.4. Riktlinjerna antogs även för införande i RID vid deras möte i november 2020.

#### [INF.11 \(Sekretariatet\)](#)

Texter antagna av Joint vid mötet i mars 2021.

#### **Resultat:**

Samtliga texter från Joint antogs, men visa kvarstår inom hakparentes för ytterligare övervägande eller pga. att relaterade bestämmelser ännu ej slutligt antagits. Följande föreslagna ändringar kvarstår:

1.1.4.7.2 Schweiz ansåg att den franska texten var öppen för tolkning och efter viss diskussion ville man få innebörden bekräftad av EIGA, men som först ville rådgöra med sin organisation. Texten tas upp på Joint-mötet i september. Vissa redaktionella ändringar föreslogs dock.

1.6.4.56: Kvarstår inom hakparentes då den refererar till 6.8.2.2.4 som i sig ligger inom hakparentes.

SP363: Antogs efter grammatisk justering av franska och engelska texten.

6.2.4.1: Vissa standarder kvarstår inom hakparentes för ytterligare diskussion på Joint i september.

6.8.2.2.4: Kvarstår inom hakparentes då vissa oklarheter finns. Bl.a. ställde Schweiz frågan om det ska stå "gross weight" eller om det bör vara "gross mass".

6.8.2.6.2: Kvarstår inom hakparentes.

## 5. Förslag till ändringar i ADR

### (a) Konstruktion och godkännande av fordon

[2020/7](#)

[\(Frankrike\)](#)

[INE.5](#)

[\(Nederländerna\)](#)

#### **9.7.6 Bakre skydd på fordon**

Frankrike ville förtydliga texten vad gäller bakre påkörningsskydd och avståndet på 100 mm mellan stötfångaren och tankens bakre del och då även för tippbara tankar. Slutligen föreslås en övergångsbestämmelse.

Nederländerna stödde principen men anser att Frankrikes förslag leder till strängare bestämmelser och presenterade ett alternativt förslag.

#### **Resultat:**

Det fanns stort stöd för att förtydliga texten i linje med det Frankrike föreslog, men att en längre övergångsperiod bör införas. Nederländerna framhöll att Frankrikes förslag resulterar i strängare krav, och eventuellt kan ytterligare arbete behövas framöver. Eventuella synpunkter på text och illustration ska mejlas till Frankrike före den 1 juli, och ett reviderat förslag kommer sedan att presenteras på mötet i november.

[INF.6](#)

[\(Nederländerna\)](#)

#### **System för däcktrycksövervakning**

Vid det senaste mötet med WP.29, som behandlar bestämmelser för alla tunga fordon, antogs bestämmelser gällande system för däcktrycksövervakning av tunga fordon.

<p><a href="#">INF.18 (OICA)</a></p>	<p>Kravet kommer att bli obligatoriskt för länder inom EU, men däremot inte för länder utanför EU och EEA. Nederländerna föreslog därför att kravet även förs in i ADR för att få en harmoniserad tillämpning för farligt gods-fordon.</p> <p><b>Resultat:</b> Förslaget hade visst principiellt stöd men flera aspekter lyftes. Det måste säkerställas att UN reglemente 141 är tillämpligt för länder utanför EU. Det kan även finnas flera typer av övervakningssystem som kan vara relevanta för ADR-fordon. Dessa går ofta förbi huvudströmbrytaren och det behöver därför ses över så att detta inte ställer till några problem. En längre övergångsperiod ansågs dock lösa problemen. Nederländerna anser att kravet bör in 2023, men återkommer med ett nytt förslag nästa möte där en längre övergångsperiod medges.</p>
<p><a href="#">INF.7 (Spanien)</a></p> <p><a href="#">INF.19 (OICA)</a></p>	<p><b>Lägesrapport från BLEVE-arbetsgruppen</b></p> <p>Spanien presenterade det arbete som arbetsgruppen om BLEVE hittills har resulterat i. Syftet var att höra WP.15 synpunkter gällande förslagen och om de anser att arbetet drar åt rätt håll. Ett officiellt förslag kommer att skickas till det kommande mötet med Joint i september, där även krav på säkerhetsventiler finns med.</p> <p>Dokumentet innehåller förslag gällande krav på metalliska värmesköldar för skydd mot däckbrand för EX/III-fordon. Det finns även förslag att värmesköldar ska skydda mot spridning av brand till hytten. Arbetsgruppen föreslår även att automatiskt brandsläckningssystem ska installeras i motorutrymmet på såväl EX-III-fordon som på FL-fordon. Här hänvisas till tillverkningsbestämmelser i UN Reglemente 107 och kontroll enligt RISE Metod 4912.</p> <p><b>Resultat:</b> Flera länder, bland dessa Sverige, framförde synpunkter på den föreslagna texten. Synpunkterna drog dock åt olika håll där vissa vill ha mer anpassningsbara regler medan andra anser att kraven ska vara tydligt definierade. Spanien bjöd in fler att delta i arbetet och förhoppningsvis kan ett nytt förslag finnas färdigt till novembermötet. Alla kommentarer sammanställdes och om fler synpunkter finns ska dessa mejlas till Spanien så snart som möjligt för att kunna beaktas i det officiella dokument som kommer att skickas in till Joint-mötet i september.</p>
<p><a href="#">INF.12 (CEFIC)</a></p>	<p><b>Delrapport från arbetsgruppen gällande 9.7.5 – Stabilitet hos tankfordon</b></p> <p>Vid förra mötet med WP.15 diskuterades kraven på stabilitet hos tankfordon, vilka man ansåg som otydliga och inte tillräckliga. För att utreda möjligheterna till förbättrade bestämmelser tillsattes en arbetsgrupp där flera länder deltar liksom företrädare för transportbranschen, fordonsindustrin och tanktillverkare.</p> <p>Gruppen lämnade här en delrapport. Bl.a. ser man vissa fördelar med mer generell hållna bestämmelser i 9.7.5.1, men samtidigt är detta en brist som öppnar för olika tolkning och tillämpning. Arbetsgruppens nästa steg är att undersöka tyngdpunktens nivå i förhållande till tankens egenskaper så som anges i 9.7.5.1. Resultatet kommer sedan att ligga till grund för en utvärdering om de värden som anges gällande den</p>

	<p>maximalt tillåtna tyngdpunktshöjden som anges i 9.7.5.1 kan ändras. Det finns redan vissa data, om än begränsade, som tyder på att kraven bör skärpas.</p> <p><b>Resultat:</b> Arbetsgruppen ska bl.a. se över tillämpligheten av UN reglemente 111 samt se om den maximalt tillåtna tyngdpunktshöjden som anges i 9.7.5.1 kan/bör justeras. I arbetet kommer de bl.a. att undersöka hur detta ser ut för olika tanktyper i Europa.</p>
<p><a href="#">INF.17</a> <a href="#">(Nederländerna)</a></p> <p><a href="#">INF.16 (OICA)</a></p>	<p><b>Task force on Arbetsgruppen om batteri-/elhybrider (BEV) samt vätgasfordon (HFCV) – Delrapport</b></p> <p>En arbetsgrupp har initierats av Nederländerna gällande bestämmelser för transport av farligt gods i batteri-/elhybrider samt i fordon med vätgasdrift. Tre möten har genomförts hittills där WP.29 deltog i januari med en redogörelse för sitt arbete. Nederländerna presenterade här arbetet så långt och genom förslag från OICA inbjöds mötet att se över arbetets fortsättning och mandat.</p> <p><b>Resultat:</b> Följande mandat, vilket föreslogs av OICA, antogs, med Nederländerna som ordförande och OICA som sekreterare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• elektriska utrustning,</li> <li>• förebyggande av brandrisker, och</li> <li>• förebyggande av andra risker kopplade till fordonets drift/bränsle.</li> </ul> <p>Arbetsgruppen ska beakta utvecklingen och pågående arbete inom andra arbetsgrupper med relaterande uppgifter, som t.ex. arbetet inom WP.29. Gruppen ska även beakta gällande bestämmelser så som UN-reglemente 13, 100, 122 och 134, samt annan tillgänglig information genom t.ex. befintliga standarder och forskningsresultat. OICA föreslår att gruppen presenterar resultat och förslag till bestämmelser i ADR kapitel 9.2 vid WP.15:s möte i november 2021.</p>
<b>(b) Övriga förslag</b>	
<p><a href="#">2021/1 (Sverige)</a></p>	<p><b>1.8.5.4 Komplettering av ”MEMU”</b></p> <p>I de fall olika typer av inneslutningar räknas upp i ADR anges ”MEMU” separat i de fall bestämmelserna är tillämpliga för MEMU. MEMU räknas dock inte upp i den förlaga som finns för olycks- och tillbudsrapportering i delavsnitt 1.8.5.4 vilket verkar ha förbisetts. Sverige föreslog därför att listan över inneslutningar under rapportens punkt 6, fotnot 3), kompletteras med nr. 17 MEMU.</p> <p><b>Resultat:</b> Förslaget antogs enhälligt.</p>
<p><a href="#">2021/3</a> <a href="#">(Sekretariatet)</a></p>	<p><b>Övervakningskrav för detonatorer</b></p> <p>Sekretariatet har uppmärksammat att vissa följdändringar har förbisetts vilka relaterar till listan över ämnen med hög riskpotential i Tabell 1.10.3.1.2. Vissa ändringar har redan behandlats och antagits av Joint vid mötet i mars. Sekretariatet föreslog nu därför att UN 0512 och 0512 läggs till i uppräknningen i S1(6).</p> <p><b>Resultat:</b></p>

	Förslaget antogs enhälligt.
2021.5 (Sekretariatet)	<p><b>Del 8 och 9, hänvisning till behörig myndighet</b></p> <p>På flera ställen hänvisar bestämmelserna till ”behörig myndighet”. Sekretariatet lyfte flera hänvisningar där de antingen föreslog ett förtydligande, eller att få bekräftat från mötet att ett förtydligande inte behövs.</p> <p><b>Resultat:</b></p> <p>8.6.3.1: Förslag att förtydliga återtogs då behörig myndighet kan variera.</p> <p>8.1.4.4: Texten gällande brandsläckare fördes in 2003 och kan behöva revideras. Mötet låter den därför vara som den är men ombads att se över om förtydligande eller ändringar behövs framöver.</p> <p>Kapitel 8.5, S8 och S9: Förslaget att förtydliga drogs tillbaka. Mötet ansåg att det är nödvändigt för länderna att själva bestämma här, och att den behöriga myndigheten kan vara såväl en lokal som central myndighet.</p> <p>Även för övriga bestämmelser i dokumentet kvarstår texten orörd. Vad beträffar 9.1.2.1 bekräftade mötet att det är behörig myndighet i registreringslandet som avses.</p>
INE.4 Rev. 1 (Nederländerna och CEFIC)	<p><b>Temperaturkontrollerade transporter</b></p> <p>Vid tidigare möten har CEFIC lyft problemet med temperaturavläsning vid transport i containrar. I 7.1.7.4.7 ställs det krav på att avläsning ska ske i enlighet med kapitel 9.6. Del 9 gäller dock endast för fordon och kraven är således inte anpassade för containrar. I samband med detta har Nederländerna lyft frågor om värmeisolerings, och om kraven i 7.1.7.4.5 (c), (d) och (e) gäller transportenheten eller förpackningarna. WP.15 bekräftade då att kravet gäller transportenheten.</p> <p>Nederländerna och CEFIC återkom nu med ett reviderat förslag där omfattande ändringar föreslogs till kapitel 7.1 och 9.6.</p> <p><b>Resultat:</b></p> <p>Förslaget fick principiellt stöd men många (bl.a. Sverige) ansåg att det inte blir rätt att flytta bestämmelser från del 9 till del 7 eftersom de vänder sig till olika användare. CEFIC bad länderna att mejla alla synpunkter till dem (Mrs Sabine Schultes, "ssc@cefic.be) senast till mitten av juli. De återkommer med ett reviderat förslag i november.</p>
INE.10 (Storbritannien)	<p><b>Redaktionell ändring i Kapitel 8.5, S3</b></p> <p>I S3 hänvisas till bestämmelser i en tabell i 8.1.4.1 samt till 8.3.4. Storbritannien menar att skrivningen antyder att även bestämmelserna 8.3.4 ligger i en tabell vilket inte är fallet.</p> <p><b>Resultat:</b></p> <p>Förslaget antogs som en korrigerings eftersom detta redan är integrerat i både den franska och ryska utgåvan av ADR 2021.</p>

<p>2021/4 (Sekretariatet)</p> <p>2020/4 Tyskland</p>	<p><b>Tunnelrestriktionskod för radioaktiva ämnen, klass 7, och vid fall där sådan kod inte tilldelas, dvs. ”(-)”, samt</b></p> <p><b>Förslag att tilldela undantagna kollin ”(-)”, UN 2908-2911</b></p> <p>Vid förra mötet med WP.15 diskuterades förslag och med koppling till tunnelrestriktioner, 2020/4 från Tyskland. Mötet efterfrågade då bakgrunden till hur ämnen ska tilldelas en restriktionskod, alternativt ingen kod alls, ”(-)”. Sekretariatet har här plockat fram information gällande detta. Mot bakgrund av denna information så efterfrågade Tyskland en ny diskussion och ställningstagande gällande deras förslag från förra mötet.</p> <p><b>Resultat:</b></p> <p>Tysklands förslag att ersätta tunnelrestriktionskod (E) mot (-) fick stort stöd av mötet, däribland av Sverige, och antogs efter röstning.</p>
<h2>6. Tolkning av texter i ADR</h2>	
<p>2021/6 (Tyskland och Nederländerna)</p>	<p><b>9.2.1.1 Elektrisk utrustning – övergångsbestämmelser</b></p> <p>Tyskland och Nederländerna klargjorde sin syn på bestämmelserna i kommentarerna i tabellen i 9.2.1.1, och ville höra övriga länders syn på detsamma.</p> <p>De anser bl.a. följande:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Skrivningen ”... som är registrerade första gången (eller tagna i bruk...)...” avser det datum när fordonet registrerades enligt fordonslagen, och alltså inte när det blev ADR-godkänt.</li> <li>- Fordon som registreras enligt fordonslagen men som vid den tidpunkten inte ADR-godkänns, kan erhålla ADR-godkännande vid senare tillfälle. Detta under förutsättning att det är tillverkat i överensstämmelse med de bestämmelser i ADR som gällde vid registreringsstillfället samt under förutsättning att dessa bestämmelser inte har satts ur kraft genom en övergångsbestämmelse.</li> </ul> <p><b>Resultat:</b></p> <p>Mötet var enigt om att det med registreringsdatum, avses registrering enligt fordonslagen. Vad beträffar den andra tolkningen, gällande ADR-godkännande av fordon i efterhand (kan vara flera år efter registreringsdatumet) så var mötet enligt om att detta är möjligt. Förklaringen gällande vilka bestämmelser som då är tillämpliga ansågs dock som otydlig. Nederländerna och Tyskland återkommer därför med ett reviderat dokument till nästa möte för detta syfte.</p>
<p>INE.g (Sverige)</p>	<p><b>Fråga om tillämpning av multilaterala avtal</b></p> <p>Sverige lyfte frågor gällande tillämpningen av M333 (utbildningsintyg för förare) och M334 (intyg för säkerhetsrådgivare). För en harmoniserad syn ville Sverige höra övriga länders syn på i vilken omfattning som personer som innehar intyg som utfärdats i ett icke undertecknande land kan verka i länder som har undertecknat respektive avtal.</p> <p><b>Resultat:</b></p> <p>Olika åsikter rådde gällande tillämpligheten av avtalen. Vissa anser att intyg för förare och säkerhetsrådgivare måste vara utfärdade av ett land som undertecknat avtalet,</p>

	<p>medan andra länder ansåg att detta var oväsentligt, och att det är i vilket land som intyget ”brukas” som är det väsentliga. Mötet ombads att beakta denna typ av situationer i framtida avtal och tydligt specificeras vad som gäller.</p>
<p><a href="#">INF.13</a> <a href="#">(Storbritannien)</a></p>	<p><b>5.3.2.2.1 – Förtydligande av orangefärgade skyltar</b></p> <p>Här anges att skyltarna inte får lossna från sin fastsättning vid 15 minuters omvälvande brand. Tillsynsmyndigheter i UK anser att magnetiska skyltar inte uppfyller detta krav och man vill nu veta hur man ska kunna påvisa att kravet uppfylls. Inga tester eller standarder finns för detta syfte. Dessutom undantas kravet på brandhärdighet i de fall självhäftande folie eller liknande ersätter skyltarna på vissa containrar och UN-tankar.</p> <p><b>Resultat:</b></p> <p>Tolkningsfrågan kom in väldigt sent och länderna hade inte haft tid att förbereda sig. Det uttrycktes dock att bestämmelserna inte anses vara tydliga eller användarvänliga. Storbritannien tar upp frågan på Joint i september då den även rör järnväg.</p>
<p><b>7. WP.15:s arbete</b></p>	
<p><b>Arbetsplaneringen för nästa möte</b></p> <p><b>Resultat:</b></p> <p>Nästa möte äger rum den 8-12 november 2021. Förhoppningen är att det blir möjligt att genomföra hela mötet med tolkning. Det är då det sista mötet för denna två-årsperiod vilket bl.a. innebär att samtliga beslut från Joint går igenom, inklusive de som antas vid det kommande mötet i september, för att läggas till listan över ändringar till ADR 2023.</p> <p>Sekretariatet påminde länderna om att skicka in bild och beskrivning över sitt lands giltiga ADR-intyg för publicering på FN:s hemsida. Det är fortfarande många länder som inte uppfyllt denna skyldighet, vilken anges i 8.2.2.8.6.</p> <p>De påminde även om att länderna ska mejla sina nationella utgåvor till sekretariatet, vilka också publiceras på FN:s hemsida.</p>	
<p><b>8. Övriga frågor</b></p>	
<p><a href="#">2021/2</a> <a href="#">(Sekretariatet)</a></p>	<p><b>Jämförelse mellan arbetsordningen för ITC (Inland Transport Committee) respektive WP.15</b></p> <p><b>Resultat:</b></p> <p>Mötet ansåg att det inte fanns anledning att genomföra ändringar i dagsläget. Det kan dock med finnas anledning att se över beslutsgrunder och röstningsförfarande längre fram.</p>



<p><a href="#">INF.8 (Sverige och Norge)</a> <a href="#">/Add.1</a> <a href="#">/Add.2</a></p>	<p><b>Översyn av bestämmelser om transportskydd i kapitel 1.10 i relation till bestämmelserna för undantag enligt 1.1.3.6 samt övervakningskrav i kapitel 8.5 – klass 1 (explosiver)</b></p> <p>Sverige och Norge har granskat bestämmelserna för transportskydd och hur dessa står i relation till krav på övervakning. I samband med detta har även möjligheten att transportera dessa ämnen enligt undantagen i 1.1.3.6 setts över, och vilka krav som då gäller. Sverige och Norge anser att det finns brister i dessa bestämmelser och inte minst med utgångspunkt från listan över ämnen med hög riskpotential där indelningen till viss del har utgått från ämnens klassificering, vilket inte alltid överensstämmer med ämnets stöldbärlighet. Vi ville nu därför höra WP.15:s syn på dessa bestämmelser samt om och hur ett sådant arbete bör göras.</p> <p><b>Resultat:</b></p> <p>Dokumentet fick stort stöd vad beträffar behovet av att harmonisera bestämmelserna i kapitel 8.5, S1 (6), och 1.1.3.6 i den mån de relaterar till kapitel 1.10, och framförallt listan över ämnen med hög riskpotential. Mötet ombands att se över det underlag som presenterade i de två bilagorna till dokumentet och mejla sina synpunkter till Sverige och Norge i syfte att förbereda förslag till ändringar till nästa möte med WP.15.</p> <p>Mötet bekräftade att tabell 1.10.3.1.2 som listar vilka ämnen som anses ha hög riskpotential är resultatet av en kompromiss i syfte att erhålla en gemensam lista för alla transportslag. Tabellen kan justeras för att bättre spegla aktuell hotbild för respektive transportslag, men här var majoriteten av de som yttrade sig, inklusive sekretariatet, av åsikten att ett sådant arbete måste initieras på mötet med FN:s Sub-kommitté. De länder som så önskar uppmanades därför att skicka in förslag gällande detta för diskussion till Sub-kommittén.</p>
<b>9. Godkännande av rapporten</b>	
Rapporten antogs	