



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

108th session of the Working Party on the Transport of Dangerous Goods, WP.15, den 10-13 november 2020, Genève samt Skype

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

Sverige representerades av Katarina Ström, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Färgmarkeringarna nedan betyder:

Grön = Positivt resultat (antogs/redovisades)

Blå = Vissa delar antogs, andra avvisades

Gul = Ytterligare arbete kommer ev. att ske

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, Grekland, Irland, Italien, Lettland, Luxemburg, Nederländerna, Norge, Portugal, Rumänien, Ryssland, Schweiz, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tjeckien, Turkiet, Tyskland, och Österrike.

Följande internationella intresseorganisationer deltog: Council on Safe Transportation of Hazardous Articles (COSTHA), European Conference of Fuel Distributors (ECFD), International Road Transport Union (IRU) och European Chemical Industry Council (CEFIC). The EuroMed Project fanns också representerat.

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

1. Fastställande av dagordning

[/250/Rev.1](#)
(Sekretariatet)

Provisorisk agenda för 108:e mötet

[/250/Add.1/Rev.1](#)
(Sekretariatet)

Lista över dokument

190 Add.1
(Sekretariatet)
248 (Sekretariatet)

Terms of reference and rules of procedures
Rapport från möte med WP.15 november 2020
ADR 2019

249,-/Corr.1 and -
/Add.1

Utkast till ändringar till ADR 2021

ECE/TRANS/300
(ADR 2021)

INF.1 (Sekretariatet)

INF.2 (Sekretariatet)

INF.7/Rev.1
(Sekretariatet)

INF.15 (Sekretariatet)

2.82:a mötet med Inland Transport Committee

[ECE/TRANS/294 samt Add.1](#)

Rapport från mötet med Inland Transport Committee (ITC), som hölls i Genève 25-28 februari 2020.

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

ITC har antagit en reviderad arbetsordning (Rules of Procedure) och har inviterat övriga arbetsgrupper att överväga detsamma. WP.15 har dock nyligen gått igenom, reviderat och antagit sin arbetsordning vilken hittills har visat sig fungera bra. Denna kan behållas om inga invändningar inkommer. Det bekräftades dock att vi vid nästa möte kan återkomma till att studera skillnaderna mellan våra regler och de nya inom ITC. Detta kan vara bra med anledning av att det tillträder fler medlemsländer till ADR vilket kan vara anledning till att se över t.ex. bestämmelserna kring röstning.

ITC rapport är omfattande men mötet konstaterade att WP.15:s arbete följer den strategi som framgår i ITC:s rapport.

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.

Uzbekistan undertecknade ADR-överenskommelsen den 24 januari 2020 vilket innebär att antalet medlemsländer nu uppgår till 52. Efter att både Malta och Uzbekistan undertecknat ändringsprotokollet är nu antalet länder som undertecknat detta 39.

Det ska uppmärksammas att ändringsprotokollet gällande titeln av ADR antogs vid den särskilda konferens som hölls för detta syfte den 13 maj 2019 slutligt antogs den 30 november 2019. Ändringen träder i kraft den 1 januari 2021 med nya ADR liksom ändringarna som antagits under de senaste två åren likaså. Franska och engelska utgåvorna redan tillgängliga, ryska kommer snart.

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

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

Resultat:

Inga texter inom hakparentes i kapitel 1.2 har antagits då detta behöver diskuteras ytterligare av Joint-mötet. Vad gäller avsnitt 1.9.4 blev diskussionerna långa, och eftersom många länder framförde farhågor med att införa referens till riktlinjerna så beslutade mötet att skjuta upp frågan till nästa möte. De länder som har synpunkter på införandet av riktlinjerna ombads skicka in skriftliga kommentarer innan majmötet.

Övergångsbestämmelsen i delavsnitt 1.6.4.55 antogs där referensen nu går till 6.8.3.4.6 b) istället. Hakparentesen kring UN 3509 togs bort och antogs.

5. Förslag till ändringar i ADR

(a) Konstruktion och godkännande av fordon

2020/5 (Frankrike)

[INF.16 \(UK\)](#)

9.7.6 Bakre skydd på fordon

Frankrike vill förtydliga texten vad gäller avståndet på 100 mm mellan stötfångaren och tankens bakre del:

"There shall be a clearance of at least 100 mm between the rear wall of the tank, or of its projecting fittings in contact with the substance being carried, and the face of the bumper facing the rear wall of the tank."

Med hänsyn till den utveckling som har skett gällande bestämmelser för fordonskonstruktion, vill de även justera den del av texten som handlar om tippbara tankar. De anser vidare att kravet bör gå i linje med och motsvara de krav som ställs i TE19. De föreslår därför att tredje mening i 9.7.6 lyder:

"Vehicles with a tilting shell with rear discharge for which the clearance of 100 mm cannot be respected are provided with a means of protection which protects the shell"

	<p><i>and the rear fittings. This additional protection shall have a section modulus of at least 20 cm³ and respect the clearance of 100 mm.”</i></p> <p>Resultat: Frankrikes förslag, med ändringar föreslagna av Storbritannien, fick stöd från flera länder. Det fanns dock flera reservationer som framfördes; dels att en isolerad tank redan är försedd med ett visst skydd och därför inte borde omfattas på samma sätt som en icke isolerad tank, och dels då förslaget kan innebära minskad lastvolym.</p> <p>Frankrike och Storbritannien återkommer nästa möte med ett reviderat förslag. Länderna ombads att kontrollera hur bestämmelsen tillämpas idag inom sitt land och skicka synpunkter som man önskar ska beaktas till Frankrike eller Storbritannien.</p>
<p>INF.5 (CEFIC) INF.25</p>	<p>9.7.5.1 - 9.7.5.2 Stabilitet hos tankfordon</p> <p>Enligt 9.7.5.1 ska bredden av ett tankfordon, mätt från däckens yttre kontaktpunkter, uppgå till minst 90 % av tyngdpunktshöjden hos det lastade fordonet. Eftersom de yttre måtten normalt är ca 2,5 meter tillåts en tyngdpunkt på 2,77 meter. Det är allmänt känt att ju lägre tyngdpunkten är desto bättre blir stabiliteten.</p> <p>Inom Europa skapar denna skrivning sannolikt inga problem vad gäller stabilitet, men det skulle kunna skapa säkerhetsproblem i de utvecklingsländer som använder sig av ADR i vägledande syfte.</p> <p>CEFIC anser vidare att hänvisningen i 9.7.5.2 till UN-reglemente 111 vad gäller sidostabilitet är förvirrande. De föreslog därför att en informell arbetsgrupp ska se över bestämmelserna.</p> <p>Resultat: Mötet ansåg att bestämmelserna behöver ses över och stödde förslaget att upprätta en arbetsgrupp för detta syfte. Gruppens mandat och frågeställningar framgår av INF.25.</p>
<p>(b) Övriga förslag</p>	
<p>2020/1 (Nederländerna, CEFIC) INF.11 (Storbritannien)</p>	<p>Temperaturkontrollerade transporter</p> <p>I maj 2019 diskuterades två dokument gällande temperaturkontrollerade transporter. CEFIC lyfte 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.</p> <p>Samma möte ställde Nederländerna frågor gällande värmeisolering, 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>CEFIC och Nederländerna återkom nu med ett gemensamt dokument där de föreslår att ändra texten i 7.1.7.4.7 så att referenserna för containrar endast går till relevanta</p>

	<p>krav i 9.6.1 (9.6.1 (a) och (e) och 9.6.2). Övriga krav, dvs gällande avläsning, reglage och temperaturgivare, återfinns redan i 7.1.7.4.2.</p> <p>Vidare föreslog de att förtydliga att kravet på värmeisolering i 7.1.7.4.5 (c), (d) och (e) gäller transportenheten genom att inledningsvis lägga till ”Thermal insulation of the transport unit and...”.</p> <p>Sub-kommittén kommer att informeras om denna text antas.</p> <p>Resultat: Förslag 1 drogs tillbaka då det gällde delade meningar om det är lämpligt att hänvisa till kapitel 9.6 då detta inte omfattar containrar. Förtydligandet i sig stöddes dock och Nederländerna och CEFIC återkommer med reviderat förslag längre fram. Förslag 2 antogs med de ändringar som framgår i INF.11.</p>
<p><u>2020/3 (Tyskland)</u> <u>INF.23 (Schweiz)</u></p>	<p>5.4.1.1.1 (k), indikering för UN 2919 and 3331</p> <p>För transporter som går genom tunnlar ska godsdeklarationen ange restriktionskod. Vid det 106:e mötet med WP.15 antogs ett förslag från Schweiz att även ”(-)” ska anges. Detta för att tydliggöra att ingen restriktionskod finns och därmed underlätta vid t.ex. tillsyn eller omlastning av gods på terminal.</p> <p>För UN 2919 och 3331 kan restriktioner för passage genom tunnlar beslutas genom en särskild överenskommelse godkänd av behörig myndighet. Dessa UN-nummer har dock tilldelats ett streck istället för restriktionskod i tabell A. Tyskland ville nu förtydliga i 5.4.1.1.1 (k) att dessa UN-nummer kan få en kod med stöd av 1.7.4.2.</p> <p>Resultat: Förslaget antogs efter vissa ändringar föreslagna av Sverige, reviderade av Schweiz i INF.23.</p>
<p><u>2020/4 (Tyskland)</u> <u>INF.12 (UK)</u></p>	<p>Tabell A: Ta bort restriktionskoden för undantagna kollin</p> <p>Undantagna kollin (UN 2908-2911) har restriktionskod (E). Men enligt 1.7.1.5.1 behöver inte bestämmelserna gällande tunnlar tillämpas, och dessutom behöver inte restriktionskoden anges i godsdeklarationen för undantagna kollin enligt 5.1.5.4.2 (a). Tyskland föreslog därför att koden byts ut mot ett ”(-)” i kolumn 15, tabell A.</p> <p>Resultat: Det fanns ett visst principiellt stöd för förslaget. Storbritannien menade dock i sitt INF.12 att det finns många ämnen med tunnelkod (E) som tillhör transportkategori 4, och att det kan finnas en risk att man vill följa samma exempel och ta bort tunnelkoden även för dessa om Tysklands förslag antas. För att komma vidare föreslogs att Tyskland ser över bakgrunden till att dessa två UN-nummer tilldelades tunnelkod (E). Beroende på utfall kan Tyskland återkomma med ett nytt förslag.</p>
<p><u>2020/7 (Österrike)</u> <u>INF.17 (OICA)</u></p>	<p>SP 667 Skadade elfordon och elhybrider som last</p> <p>Österrike vill förtydliga vad som avses i särbestämmelse 667, (b)(ii): ”Om det inte är möjligt att säkert montera bort cellen eller batteriet...”</p>

	<p>Vad avses med ”säkert” i detta fall? Det finns alltid en risk att montera bort batteriet eftersom detta normalt sett görs genom att fasta delar runt batteriet/cellen måste skäras eller klippas bort. Detta kan vara förenat med lika stor fara som att transportera bort fordonet med batteriet eller cellen inuti.</p> <p>Österrike anser vidare att statusen för batteriet eller cellen kan kontrolleras genom fordonets datasystem om det är oskadad. Liknande förfarande borde kunna göras i de fall fordonet och dess indikeringssystem skadats genom att mäta med extern mätutrustning.</p> <p>Eftersom bestämmelsernas syfte är att transporten ska vara säker, föreslog Österrike att förtydliga lämpligt förfarande genom att införa två anmärkningar.</p> <p>Resultat:</p> <p>Majoriteten ansåg att ett ev. förtydligande endast bör röra den del av transporten som sker i andra led, d.v.s. inte den akuta transporten från olycksplatsen (vilken omfattas av delavsnitt 1.1.3.1). En efterföljande transport kan även innebära multimodal transport och förslaget bör därför först diskuteras av Joint. OICA meddelade att detta även beaktas inom European Automobile Manufacturers Assosiation (ACEA), där man för diskussioner gällande hantering vid utbytet av skadade eller slutanvända batterier från elfordon, och då oavsett om fordonet är skadat eller intakt.</p>
<p>Muntlig information (Nederländerna)</p>	<p>Task Force on Battery Electric vehicles (BEV) and Hydrogen Fuel Cell Vehicles (HFCV)</p> <p>Nederländerna har varit i kontakt med sekretariatet i den sub-grupp till WP.29 som behandlar UN Reglemente.100. WP.29 kommer att hålla en information för arbetsgruppen under WP.15 om den utveckling som sker inom området. Datum är ännu ej bestämt, men sannolikt kommer det ske under januari 2021.</p>
<p>2020/8 (Schweiz) INF.24 (Sekretariatet)</p>	<p>3.4.13 (b) Märkning av transportenheter och containers med begränsade mängder (LQ)</p> <p>Vid flera möten har Schweiz lyft frågan om märkning av transportenheter och containrar lastade med LQ. I detta dokument menar Schweiz följande: I kap. 5.3 är grundprincipen att en transportenhet ska ha orange skyltar. I de fall en container är lastad ska denna förses med storetiketter. Om dessa inte är synliga utanför fordonet så ska även fordonet förses med storetiketter. Själva fordonet förblir dock alltid ”uppmärkt” på något sätt eftersom det inte medges något undantag från kravet på orange skylt, förutom vid transport enligt 1.1.3.6.</p> <p>Schweiz vill att samma princip ska gälla för LQ och föreslog därför att helt ta bort andra stycket under 3.4.13 (b). Detta skulle innebära att transportenheten, i tillägg till containerns märkning, alltid måste vara försett med LQ-märkningen såvida totalvikten överstiger 12 ton.</p> <p>Resultat:</p>

	<p>Mötet kom inte fram till någon gemensam syn gällande något av förslagen. Schweiz kommer därför att förbereda ytterligare ett dokument, med mötets nya synpunkter i beaktande, och återkomma nästa möte.</p>
2020/10 (Schweiz)	<p>1.1.3.6 och farligt gods som är undantaget från tunnelrestriktioner</p> <p>Schweiz anser att ämnen som inte har tilldelats några restriktioner för transport genom tunnlar, och istället har tilldelats ”(-)”, inte ska tas i beaktande när man räknar ihop de maximala 1000 poängen för transport enligt 1.1.3.6, ”värdeberäknad mängd”.</p> <p>Resultat</p> <p>Antogs inte. Schweiz anser dock att en lösning behövs och kommer sannolikt att återkomma till nästa möte med ett alternativt förslag.</p>
2020/11 (Sekretariatet)	<p>9.1.3.4 Förtydligande av nytt stycke i ADR 2021</p> <p>I nästa utgåva har följande nya stycke skjutits in mellan de två befintliga styckena i 9.1.3.4:</p> <p><i>”The vehicle shall not be used for the carriage of dangerous goods after the nominal expiry date until the vehicle has a valid certificate of approval.”</i></p> <p>Eftersom andra stycket i dagens 9.1.3.4 refererar till det första stycket, blir referensen nu istället till det nya inskjutna stycket (nya stycke två). Sekretariatet föreslog därför en omformulering.</p> <p>Resultat:</p> <p>Förslag 1 är redan integrerat i ADR 2021, och förslag 2 antogs genom konsensus för införande i ADR 2023</p>
2020/12 (Tyskland) INF.21 (Sweden)	<p>Förtydligande avseende restriktionskod för tunnlar för tömda ej rengjorda förpackningar där 5.4.1.1.6.2.1 (a) tillämpas</p> <p>Vid transport som tömd, ej rengjord förpackning av vissa ämnen är det möjligt att utfärda en godsdeklaration i enlighet med 5.4.1.1.6.2.1 (a). Det framgår då inte vilket UN-nummer ämnet har vilket medför att man inte kan fylla i någon restriktionskod för tunnlar. Dessa får dock transporteras obegränsat som värdeberäknad mängd (1.1.3.6) och då är inte tunnelbestämmelserna tillämpliga.</p> <p>Tyskland vill därför förtydliga i 5.4.1.1.6.2.1 (a) att tömda ej rengjorda förpackningar inte omfattas av några tunnelrestriktioner.</p> <p>Resultat:</p> <p>Förslaget hade visst principiellt stöd, bl.a. från Sverige men med reservation framförd genom INF.21. Frågan behöver ses över närmare och Tyskland återkommer nästa möte.</p>
2020/13 (Spanien)	<p>Kapitel 7.2, transport av förpackat gods</p> <p>Enligt kapitel 7.2 gäller en särbestämmelse i de fall den har tilldelats ett ämne i kolumn 16 i tabell A. Tidigare hade V6 tilldelats UN 1442, 2427, 3211 och 3213</p>

	<p>men togs dock bort ur 2007 års utgåva. Texten i särbestämmelsen har dock funnits kvar i ADR medan den togs bort ur RID och ersattes med texten ”Reserverad”.</p> <p>Spanien föreslog nu att samma ändring görs i ADR.</p> <p>Resultat: Förslaget antogs. Eftersom V6 inte längre har någon tillämpning är detta en logisk konsekvens.</p>
<p>INF.3 (Sekretariatet)</p>	<p>Ändring av titeln på ADR – konsekvensändring i 9.1.3.5</p> <p>Efter beslut på en separat konferens (maj 2019) dit samtliga medlemsländer till ADR bjöds in beslutades det om att ordet ”European” ska tas bort från titeln. Sekretariatet föreslår därför att samma ändring görs i förlagan för certifikatet om godkännande av fordon.</p> <p>Resultat: Dokumentet drogs tillbaka då det redan har inkluderats i ADR 2021.</p>
<p>6. Tolkning av texter i ADR</p>	
<p>2020.2 (Turkiet)</p>	<p>7.5.2.2 Konstruktion och godkännande av skyddscontainer</p> <p>Vid det förra mötet med WP.15 lyfte Turkiet frågan vad som gäller vid godkännande av de separationsmetoder som krävs enligt anmärkning ^{a)} efter tabellen i 7.5.2.2. Båda ska vara godkända av behörig myndighet.</p> <p>Turkiet ville nu höra hur övriga länder går tillväga när de godkänner dessa metoder. De undrade även om det vore lämpligt att införa bestämmelser för konstruktion av dessa separationsmetoder och frågar om arbetet kan inkluderas i arbetsgruppen som jobbar med materialval i EX-fordon (förtydligande av 9.3.4.2).</p> <p>Resultat: Några länder, där ibland Sverige, informerade om hur detta hanteras inom sitt land. Flertalet av de länder som pratade gör en bedömning från fall till fall, och ser inte behov av att bestämmelser kommer in i ADR. Andra länder, som Sverige och Norge, ser fördelar med att bedömningarna ser likadana ut hos länderna. Irland hänvisade till amerikanska riktlinjer publicerade av the Institute of Makers of Explosives (IME) (”Recommendations for the Safe Transportation of Detonators in a Vehicle with Certain Other Explosive Materials”) vilken kan användas som vägledning vid bedömningar. Storbritannien och Tyskland erbjöd sig att skicka över sina respektive riktlinjer till Turkiet.</p>
<p>2020/6 (COSTHA)</p>	<p>7.5.2.3 Förvirrande/felaktig skrivning gällande samlastning</p> <p>COSTHA har tidigare lyft denna fråga. Den möjlighet som ges i 7.5.2.3, att under vissa villkor samlasta ämnen som är förbjudna att samlasta enligt tabellerna i 7.5.2.1 resp. 7.5.2.2, hänvisar till kollits etiketter och inte till den klass som godset tillhör. Detta medför att den möjlighet till samlastning som erbjuds i 7.5.2.3 aldrig kan bli</p>

	<p>tillämplig eftersom den inte får användas för kollin som har en klass 1-etikett, och inte heller mellan olika samhanteringsgrupper i klass 1. Tabell 7.5.2.1 resp. 7.5.2.2 innehåller dock inga andra förbud.</p> <p>COSTHA anser att skrivningen i 7.5.2.3 är förvirrande. De föreslog följande:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Om dagens hänvisning till kollits etiketter är korrekt så kan 7.5.2.3 tas bort helt. Detta eftersom den inte erbjuder någon ytterligare samlastningsmöjlighet än vad som redan är tillåtet enligt tabellerna i 7.5.2.1 resp. 7.5.2.2. 2. Om dagens skrivning är tänkt att syfta på godset klassificering (dvs. etikett för primärfara), så ska texten i 7.5.2.3 omformuleras. <p>Resultat: CHOSTA förbereder ett dokument till mötet med explosivarbetsgruppen inom FN:s Sub-kommitté i juli för att få underlag från experter inom explosiver, självreaktiva ämnen och organiska peroxider. CHOSTA återkommer sedan till WP.15:s möte i november nästa år.</p>
2020.9 (Schweiz)	<p>5.4.1.1.1 (f) Tolkning</p> <p>Vid tillsyn av transporter som distribuerar petroleumprodukter är det viktigt att det framgår vilken volym som transporteras vid tillsynstillfället.</p> <p>Inledningen på 5.4.1.1.1 anger: ”<i>Godsdeklarationen ska innehålla följande uppgifter för varje ämne eller föremål som överlämnas till transport:</i>”</p> <p>Enligt 5.4.1.1.1 (f) ska totalmänden farligt gods anges i godsdeklarationen.</p> <p>Schweiz ville nu veta om skrivningen, vad gäller mängdangivelsen i (f), avser den mängd som lastades vid transportens början, eller om mängdangivelsen alltid ska spegla vad som faktiskt finns på transportenheten.</p> <p>Resultat: Mötet var överens om att den mängd som finns på fordonet, oavsett om lossning eller lastning sker under transporten, alltid ska kunna utläsas. Detta är särskilt viktigt för räddningstjänsten i händelse av olycka.</p>
INF.6 (Tyskland)	<p>Tolkningsfråga gällande slamsugare</p> <p>Tyskland anser att kraven i 6.10.3.8 b) är otillräckliga. Som texten är formulerad behöver en slamsugare inte ha någon anordning som hindrar omedelbar inträngning av lågor om den har utrustats med en vakuumpump som inte utgör en antändningskälla. Den behöver inte heller kunna motstå tryckstötter orsakad av explosion. I dagsläget används ofta s.k. vätskeringskompressor (LRVP) där tillverkaren bekräftar att de inte utgör någon antändningskälla. Detta baseras ofta på kategoriseringen i ATEX-direktivet där dessa går in som kategori 2 (bilaga 1 i direktivet), vilket motsvarar zon 1.</p>

	<p>Vid avfallstransporter är det i princip är omöjligt att i förväg avgöra vilka egenskaper det transporterade avfallet kommer att ha. Om minsta tvekan gällande godsets klassificering finns ska kraven för zon 0 tillämpas, vilket innebär att utrustningen måste uppfylla kategori 1 vilket alltså är strängare krav än för kategori 2.</p> <p>Tyskland anser också att sensorer och all teknisk kontrollutrustning ska beaktas i detta avseende. Tyskland föreslogd att kraven gällande elektrisk utrustning i 9.7.8.2 kompletteras med att icke-elektrisk utrustning på slamsugare som är installerad i område där explosiv atmosfär finns eller kan uppstå, ska uppfylla de generella bestämmelserna i ISO 80079-36/37.</p> <p>Resultat: Tyskland förbereder ett officiellt dokument till Joint i mars för diskussion i tankarbetsgruppen. Beroende på utfallet kan Tyskland återkomma till WP.15 för diskussioner längre fram.</p>
<p>INF.9 (Norge) INF.14 (Sweden) INF.27 (Sekretariatet)</p>	<p>S1 (6) Övervakning Norge ställde en tolkningsfråga gällande det kommande kravet för övervakning av explosiver i kapitel 8.5, S1 (6). De tolkar texten i ADR 2021 som att den endast gäller för transport av klass 1 över värdeberäknad mängd. Dagens krav gäller dock även för klass 1 som värdeberäknad mängd.</p> <p>I ADR 2021 så gäller kravet på övervakningen i kapitel 8.5 endast för de UN-nummer som räknas upp i 1.1.3.6 för vilka kapitel 1.10 gäller.</p> <p>Resultat: Sverige framförde sin syn på tolkning genom INF.14, vilken stöddes principiellt av de länder som yttrade sig. Det kan dock finnas anledning att se över om en ändring kan göras i avsnitt 1.10.4 istället för i 1.1.3.6. Sekretariatet informerar i sitt INF.27 om att det förefaller som att man missat att lägga till UN 0511 bland de ämnen som räknas upp i 1.10.4. De kommer därför att föra över den frågan till nästa möte med Joint.</p>
<p>INF.10 (Sweden)</p>	<p>Komplettera tabell 1.1.3.6.3, under transportkategori 2, med UN 3291</p> <p>Resultat: Förslaget, som i princip är en korrigerande av en följdändring som förbisets, antogs. Eftersom proceduren kring ändringar är mycket strikt föreslog sekretariatet att den officiella rapporten tydliggör att UN 3291 tillhör transportkategori 2 vid transport i enlighet med delavsnitt 1.1.3.6. Ändringen förs in i ADR 2023 och OTIF tog notis om detsamma vad gäller RID.</p>
<p>INF.13 (Tyskland)</p>	<p>9.2.1.1 Kommentarer id tabellen relaterade till krav på elektrisk utrusning</p>

<p>INF.26 (Nederländerna)</p>	<p>Tyskland har vid tidigare möte lyft frågan om tillämpning av kommentarerna i tabellen 9.2.1.1 och vad som gäller avseende krav på elektrisk utrustning. Tyskland ville veta om kommentaren ska tillämpas olika beroende på var i registretingsfasen ett fordon befinner sig, dvs. om det blir skillnad när man ser till relationen mellan datumet för själva fordonsregistreringen respektive det datum då fordonet blev ADR-godkänt.</p> <p>Resultat: Mötet ansåg att det datum som avses i kommentarerna endast relaterar till det datum då fordonet registrerades enligt fordonslagen. Nederländerna ger en detaljerad syn på Tysklands frågor i INF.26. Tyskland och Nederländerna kommer att utarbeta ett gemensamt dokument till nästa möte som sammanfattar denna förklaring.</p>
<h2>7. WP.15:s arbete</h2>	
<p>INF.2 (Sekretariatet)</p> <p>Två möten är planerade för nästa år: 3-7 maj respektive 8-12 november 2021. Oklart än om de blir virtuellt möte eller på plats.</p> <p>Två saker måste förberedas inför nästa möte; ett dokument med lista över behöriga myndigheter samt möjligheten att publicera en uppdaterad version av "the Road Map for the ADR Implementation", vilket underlättar för länder som vill ansluta till ADR-överenskommelsen.</p>	
<h2>8. Övriga frågor</h2>	
<p>INF.4 (Sekretariatet)</p>	<p>Tabell B – konsekvensändring</p> <p>Eftersom tabell B inte är en del av ADR så omfattas inte tabellen av de ändringar som beslutas om inför ADR 2021, och finns således inte med i ändringsdokumenten. Sekretariatet har därför sammanställt ett separat dokument där alla ändringar som beslutats om för tabell A, och som även återges i tabell B, presenterades.</p>
<p>INF.18 (Spanien)</p>	<p>Skillnader mellan ADR 2021 och IAEA:s bestämmelser i SSR-6</p> <p>Genom en ändring i 2018 års utgåva av SSR-6 har paragraf 601, som kräver urlakningstest för LSA-III, strukits. Ändringen har dock inte genomförts i FN-rekommendationerna och således inte heller i ADR. Spanien ville veta om detta kan lösas genom ett multilateralt avtal fram till nästa utgåva av ADR 2023.</p> <p>Resultat: Mötet var enigt om att samma möjlighet måste finnas i ADR, vilket i nuläget endast kan göras genom ett multilateralt avtal. Spanien kommer att lyfta detta på nästa möte med FN:s Subkommitté och har för detta syfte, genom sin expert på IAEA, skickat in ett informellt dokument, INF.30.</p>

INF.20 (UK)	Handlingar som medförs under transport – språkproblem för tillsynsmyndigheter Resultat: Dokumentet publicerades sent och få länder yttrade sig. Det rådde dock delade meningar om detta upplevs som ett problem eller ej. Storbritannien återkommer sannolikt till mötet i maj med frågan.
INF.22 (Nederländerna)	Transport av maskiner och utrustning innehållande vätgas Nederländerna informerar i sitt dokument om pågående utveckling inom området. I takt med att användningen av vätgas utvecklas har många frågor inkommit gällande transport av väte i maskiner. Det finns anledning att framöver diskutera om säkerhetskraven är tillräckliga. Utöver bestämmelser i ADR behöver man också beakta andra bestämmelser, som t.ex. Maskindirektivet och Tryckutrustningsdirektivet.
9. Val av ordförande och vice ordförande för 2021	
Efter förslag från Beligen föreslogs sittande ordförande, Ariane Roumier (Frankrike) och vice ordförande Alfonso Simoni (Italien). Förslaget antogs enhälligt.	
10. Godkännande av rapporten	
Rapporten antogs.	