



Dokumentsammanställning

111th session of the Working Party on the Transport of Dangerous Goods, WP.15, Geneva 9-13 May 2022 (ADR)

1. Fastställande av dagordning	
/257 (Sekretariatet)	Provisorisk agenda för 111:e mötet
/257/Add.1 (Sekretariatet)	Lista över dokument
/190/Add.1 TRANS/WP.15/255 (Sekretariatet)	Terms of reference and rules of procedures Rapport från möte med WP.15 november 2021
/300 och Corr.1-3	ADR 2021
ECE/TRANS/WP.15/256 INF.7 (Sekretariatet)	Utkast till ändringar inför ADR 2023 Information kring mötet

INF.7 (Sekretariatet)	Mötesschema
2.84:e mötet med Inland Transport Committee	
Rapporten kommer att publiceras här	Rapport från mötet med Inland Transport Committee (ITC), som hölls i Genève 22-25 februari 2022.
3. Statusen för ADR-överenskommelsen samt relaterade frågor	
<p>WP.15 informeras om statusen för ADR, ändringsprotokollet från 1993 samt särskilda avtal och notifikationer i enlighet med kapitel 1.9.</p> <p>Sedan föregående möte har inga ändringar skett gällande statusen för ADR-överenskommelsen vilket betyder att antalet medlemsländer uppgår till 52. Efter att Georgien undertecknade ändringsprotokollet den 29 december 2021, så uppgår nu antalet undertecknande länder till 40.</p>	
4. Arbete utfört av Joint-mötet (RID/ADR/ADN)	
<p>ECE/TRANS/WP.15/255 (para. 33) + ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2022/2 (OTIF secretariat)</p> <p>Extra stora tankcontainers: manhål och domluckor 6.8.2.2.4 (Kvarstående fråga från novembermötet med WP.15)</p> <p>På jointmötet i mars 2021 antogs ett förslag om konstruktionskrav gällande provtryck för manhål och domluckor på extra stora tankcontainrar för RID/ADR 6.8.2.2.4 (högra kolumnen). Förslaget antogs med reservation att sätta den föreslagna texten inom hakparentes i väntan på att en definition för extra stora tankcontainrar antagits. Vid mötet med Joint i mars 2022 antogs texten efter vissa justeringar.</p>	
<p>ECE/TRANS/WP.15/AC.1/162 (para. 15) + ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2022/12 (Liquid Gas Europe)</p> <p>Märkning av tankar som transporterar kondenserade brandfarliga gaser och som är försedda med säkerhetsventiler (Kvarstående fråga från novembermötet med WP.15)</p> <p>Den s.k BLEVE-arbetsgruppen har enligt uppdrag från Joint-mötet tagit fram bestämmelser för att förhindra en BLEVE i händelse av brand vid</p>	

tanktransport av brandfarlig vätska och gas. Detta dokument innehåller förslag på märkning av tankar utrustade med säkerhetsventiler i syfte att underlätta för räddningstjänsten. Ytterligare ett förslag presenterades genom [INF.20](#) vilket, efter vissa ändringar, antogs av Joint-mötet i mars 2022.

[ECE/TRANS/WP.15/255, paragraph 32 and annex III](#)

Referenser till nya eller uppdaterade standarder

(Kvarstående fråga från novembermötet med WP.15)

Vissa referenser till standarder som behöver uppdateras i ADR kvarstår att ta beslut om. Anledningen är att beslut om ändring måste invänta att respektive standard har publicerats.

Ändringar antagna av Joint vid deras möte i mars 2022 kommer också att gås igenom. Officiell rapport kommer att publiceras [här](#).

[INF.5 \(Sekretariatet\)](#)

[INF.9 \(Sekretariatet\)](#)

[INF.10 \(Sekretariatet\)](#)

[INF.15 \(Liquid Gas Europe\)](#) (Korrigerig av texter antagna av Joint)

[INF.17 \(OTIF\)](#) (Safety valve mark: Ändring för harmoniserad lydelse i RID)

5. Förslag till ändringar i ADR

(a) Konstruktion och godkännande av fordon

[2022/4](#)
[\(Nederländerna\)](#)

9.2.2.2 Kablar

Förslaget har utarbetats av den arbetsgrupp som ser över bestämmelser för el-/hybridfordon.

För att möta den tekniska utvecklingen kommer de standarder som ADR hänvisar till vad gäller fordonets kablar, ISO 6722 och ISO 14572, att ersättas av nya standarder. Arbetsgruppen föreslår därför att hänvisningarna i de tredje styckena i 9.2.2.2.1 respektive 9.2.2.2.2 i ADR kompletteras med numren på de nya standarderna enligt följande:

9.2.2.2.1

	<p><i>“The cables shall be in conformity with standard ISO 6722-1:2011+ Cor 01:2012-07, ISO 6722-2:2013, <u>ISO 19642-3:2019, ISO 19642-4:2019, ISO 19642-5:2019 or ISO 19642- 6:2019.</u>”</i></p> <p>9.2.2.2.2 <i>“The additional protection is complied with if multicore cables in conformity with ISO 14572:2011, <u>ISO 19642-7:2019, ISO 19642-8, ISO 19642-9 or ISO 19642:10:2019</u> are used or one of the examples in figures 9.2.2.2.1 to 9.2.2.2.4 below or another configuration that offers equally effective protection.”</i></p> <p>En övergripande redovisning över de nya standardernas innehåll återges i dokumentet.</p>
<p>2022/5 (Nederländerna)</p> <p>INF.12 (OICA)</p> <p>INF.14 (Tyskland)</p> <p>INF.18 (Informal WG on BEV)</p>	<p>Batteridrivna fordon</p> <p>Förslaget har utarbetats av den arbetsgrupp som ser över bestämmelser för el-/hybridfordon samt vätgasdrift. Frågan om vätgasdrift innebär ett betydligt större arbete och är inte färdigt. Dokumentet koncentrerar sig därför på eldrift.</p> <p>Utvecklingen inom elektrifiering går snabbt framåt vilket gjort arbetet komplext. Olika frågeställningar har därför fördelats mellan flera subgrupper. Det man har konstaterat är att själva systemet för eldrift i ett fordon är minst lika säkert som de system som finns för förbränningsmotorer.</p> <p>Vad beträffar brandrisker i AT-fordon är toleransen något högre än för FL-fordon. Arbetsgruppen har därför i första hand lagt fokus på att bestämmelser som tillåter batteridrift för AT-fordon införs i ADR 2023. Detta skulle dessutom bereda möjlighet att samla in värdefull erfarenhet. Förslag till bestämmelser ses i dokumentets bilaga I.</p> <p>Arbetet med FL-fordon kräver fortfarande mer arbete och var inte färdigställt inom den tid vilken officiella dokument måste publiceras för att kunna fatta beslut om på det kommande mötet. Dokumentet innehåller trots detta även förslag som gäller FL-fordon, se bilaga II. Förhoppningen är att arbetet blir klart innan mötet hålls, och att kompletterande fakta kommer att publiceras i form av inofficiella dokument.</p> <p>OICA stödjer principen att tillåta batteridrift men lämnar synpunkter på de förslag på krav som finns i 2022/5. De lämnar bl.a. förslag till riktlinje vid det fortsatta arbetet med att utveckla bestämmelserna gällande eldrift för AT-fordon. Dessa handlar dels</p>

	<p>om att ensa terminologin med UN-reglementena för fordon och dels har de synpunkter på vissa föreslagna krav där de anser att tillfredsställande säkerhet redan finns och att dessa därför kan tillåtas/ej regleras ytterligare.</p> <p>OICA vill även diskutera övergångsperioderna för införandet av de nya bestämmelserna.</p> <p>Genom INF.14 stödjer Tyskland arbetet men anser att ytterligare arbete behöver göras innan bestämmelserna förs in i ADR.</p> <p>INF.18 är ytterligare rapportering från arbetsgruppen gällande elektriska fordon, både vad gäller eldrift och vätgasdrift. Dokumentet innehåller även vissa mindre justeringar av den text de föreslår genom 2020/5.</p>
INF.3 (OICA)	<p>BLEVE - Synpunkter gällande förslag på nya krav</p> <p>Vid förra mötet antogs nya bestämmelser för att begränsa risken för BLEVE. Det framkom då att ytterligare diskussioner bör hållas för att ev. komplettera dessa.</p> <p>För att bereda tillverkarna tid att anpassa sig till de kommande kraven vill dock OICA att ytterligare ändringar, och helst även de redan antagna bestämmelserna, förs in först i 2025 års utgåva av ADR. Detta skulle öka möjligheten för att fler typer av lösningar hinner utvecklas. Det vore även en fördel om den begränsning av brand som åsyftas med bestämmelserna snarare diskuteras med avseende på det kompletta och kompletterade fordonet, än att fokusera på skydd av chassi respektive hytt. En analys för att bättre ringa in och reglera det faktiska behovet och åtgärdernas effekter vad gäller spridning av brand vore också önskvärd för att t.ex. kunna sätta en gräns för värmeflödet.</p>
(b) Övriga förslag	
2022/2 (Tyskland)	<p>Kapitel 8.4 samt S-bestämmelser med övervakningskrav i 8.5</p> <p>Tyskland anser att bestämmelserna om övervakning är överflödiga då detta lämpligare regleras i kapitel 1.10. De lyfte diskussionen redan förra mötet men återkommer nu med ett reviderat förslag efter beaktande av inkomna synpunkter.</p> <p>Vad beträffar kapitel 8.4 föreslår de att detta raderas helt. Dels är det normalt sett inte möjligt att ställa upp fordon på en övervakad parkeringsplats eftersom tillgången är så mager, och dels finns det inget uttalat ansvar vem som ska tillse att denna</p>

	<p>typ av uppställning finns tillgänglig. De föreslår dock att övervakningskravet för MEMU i 8.4.2 kvarstår, men flyttas till ett nytt delavsnitt 4.7.2.6.</p> <p>Tyskland föreslår vidare att S1(6), S14-S24 raderas. Mängdangivelserna är inte harmoniserade med tabellen över ämnen med hög riskpotential i kapitel 1.10. Dessutom refererar mängdgränserna i kapitel 1.10 till transportenhet, medan 8.5 refererar till mängd/fordon.</p> <p>I sitt dokument uttrycker även Tyskland sitt fulla stöd för det gemensamma förslaget från Sverige och Norge i 2022/3 (se nedan) och föreslår att deras förslag diskuteras tillsammans med detta.</p>
<p>2022/3 (Sverige och Norge)</p> <p>INF.19 (Sverige och Norge)</p>	<p>Bestämmelser gällande transportskydd vid transport enligt 1.1.3.6</p> <p>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. 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>Förslaget diskuterades även förra mötet och fick relativt stort stöd. Flera länder ville dock ha mer tid att se över ev. konsekvenser. Dokumentet har därför mejlats ut till samtliga länder för att samla in och kunna beakta eventuella synpunkter, men inga har inkommit.</p> <p>Genom INF.19 föreslås även en följdändring för 1.10.4 samt förslag till övergångsperiod för att ge företag tid att bl.a. upprätta skyddsplaner.</p>
<p>INF.4 (Sverige)</p>	<p>Diskussion – ökat transportskydd</p> <p>Sverige lyfter tre frågor gällande fysiskt skydd vid transport av klass 1.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Bör endast täckta fordon godkännas som EX/II-fordon vilket även medför att krav på lås i S1(7) alltid gäller? 2) Bör kravet på lås i S1(7) kompletteras med specifikation på t.ex. skyddsklass eller liknande? 3) Vad avses med kravet på stöldskydd i 1.10.3.3? Vilken/vilka typer av anordningar, utrustning och system anser mötet vara godtagbart?

INF.5 (Sekretariatet) INF.6 (Sekretariatet)	Ändringar till antagna texter i dokument 256 från Joint
INF.11 (Sekretariatet)	<p>Rättelser till 22 utgåvan av FN-rekommendationerna att föra in i ADR 2023</p> <p>Vid det 59:e mötet med FN:s subkommitté antogs ändringar i förpackningsinstruktion P200 enligt följande:</p> <p>4.1.4.1 P200 In table 2, for UN Nos. 1008, 1859 and 2189, in the second row, in column “Special packing provisions”, insert “a”.</p> <p>Ändringarna föreslås nu föras in i ADR 2023.</p>
INF.15 (OTIF)	<p>1.8.5.4 Komplettering av olycksrapporten</p> <p>Vid det senaste mötet med Joint beslutades det att en definition för extra stora tankcontainrar ska införas under definitionen för container i 1.2.1:</p> <p>““Extra-large tank-container (BTC)” means a tank-container with a volume of more than 40,000 litres that is mainly used for rail transport due to its size and gross mass.”</p> <p>OTIF föreslår nu att olycksrapporten i 1.8.5.4 kompletteras med extra stora tankcontainrar under punkten 6 där förpackningar och olika lastbärare räknas upp.</p>
INF.16 (Sekretariatet)	5.4.2 Revidering av referensen till IMDG-koden i fotnot 6
6. Tolkning av texter i ADR	
2022/1 (Sverige)	<p>8.2.2 Lärarledd distansutbildning</p> <p>8.2.1.5 anger att utbildningen ska uppfylla samtliga krav i 8.2.2. Sverige anser att 8.2.2.6.3 (b) indikerar att utbildningen ska</p>

	<p>vara lärarledd. Vi kan däremot inte se att bestämmelserna i 8.2.2 förbjuder att läraren genomför utbildningen på distans. Sverige vill nu höra övriga länders tolkning.</p>
INF.8 (Frankrike)	<p>Transport av pyroteknik – notering av nettovikt explosivämne</p> <p>Pyrotekniska föremål omfattas av klass 1. Särbestämmelse V2 (1), som tilldelats ämnen tillhörande klass 1, anger att kollin ska transporteras på fordon som antingen är godkända som EX/II eller som EX/III. Detta innebär att alla ämnen och föremål som tillhör klass 1 ska transporteras på EX-godkända fordon och att då även mängdbegränsningarna i 7.5.5.2 är tillämpliga.</p> <p>Frankrike anser dock att eftersom texten i 7.5.5.2 reglerar nettovikten av explosivämnet, så skulle detta kunna uppfattas som att inte omfatta pyrotekniska föremål. Detsamma gäller för uppgift om nettovikten explosivämne i godsdeklarationen. De vill därför höra mötets syn på om det vore lämpligt att införa ett förtydligande att kraven även omfattar pyrotekniska föremål.</p>
INF.20 (Norge)	<p>EX-fordon - Tolkning av begreppen presenningsförsett respektive täckt fordon</p> <p>Med anledning av Sveriges INF.4 och de frågor som lyfts gällande möjligheten att endast tillåta täckta EX/II-fordon, vill Norge höra övriga länders syn på vilka fordon som anses vara täckta. Exempel ges i dokumentet.</p>
7. Programme of work	
Inga dokument har publicerats än. Arbetsplaneringen för nästa möte, vilket planeras till 8-11 november, kommer att diskuteras.	
8. Övriga frågor	

<p>(a) Circular economy and sustainable use of natural resources</p> <p>(b) Övriga frågor</p>	<p>(a) Länderna inbjuds att i god tid skicka in eventuell information.</p> <p>(b) Inga dokument har publicerats än.</p> <p>If time permits, the secretary of the Working Party on Transport Trends and Economics (WP.5) will present the Sustainable Inland Transport Connectivity Indicators (SITCIN) (which include a cluster of indicators related to ADR). See https://unece.org/transport/documents/2021/07/working-documents/sustainable-inlandtransport-connectivity-0</p>
<p>9. Godkännande av rapporten</p>	