



Rapport från WP.15, FN:s arbetsgrupp för transport av farligt gods på väg (ADR) 112th session of the Working Party on the Transport of Dangerous Goods, WP.15, 8-11 november 2022, Genève

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/färdigbehandlat)

Gul = Arbete kvarstår

Röd = Negativt resultat (antogs inte/drogs tillbaka)

Deltagarförteckning:

25 nationer samt 6 internationella intresseorganisationer inom ADR-området deltog på mötet.

Följande nationer deltog: Australien (punkt 11), Belarus, Belgien, Bulgarien, Danmark, Finland, Frankrike, Georgien, Italien, Jordanien (punkt 11), Lettland, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Polen, Rumänien, Schweiz, Slovenien, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tjeckien, Turkiet, Tyskland, Ungern och Österrike.

Följande internationella intresseorganisationer deltog: European Chemical Industry Council (CEFIC); European Conference of Fuel Distributors (ECFD); International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA); International Dangerous Goods and Containers Association (IDGCA); and International Road Transport Union (IRU), European Waste Management Association (FEAD). Utöver dessa deltog även EuroMed Transport Support Project (TSP).

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

1. Fastställande av dagordning

[/259 \(Sekretariatet\)](#)

Provisorisk agenda för 112:e mötet

[/259/Add.1 \(Sekretariatet\)](#)

Lista över dokument

[/190/Add.1](#)

Terms of reference and rules of procedures

[TRANS/WP.15/258 \(Sekretariatet\)](#)

Rapport från möte med WP.15 maj 2022

[ECE/TRANS/WP.15/256, Corr.1
och Add.1](#)

Utkast till ändringar inför ADR 2023

Information kring mötet

[ECE/TRANS/326 \(Sekretariatet\)](#)

ADR 2023 (ej tillgänglig digitalt än)

[INF.5/Rev.1 \(Sekretariatet\)](#)

Mötesschema och övrig information. Samtliga möten från och med 2023 kommer endast att hållas på plats i Genève.

2. 84:e mötet med Inland Transport Committee

[Rapport](#) från mötet med Inland Transport Committee (ITC), som hölls i Genève 22-25 februari 2022.

Resultat:

WP.15 informerades om de diskussioner som hölls vid det senaste mötet med ITC.

ADR har nu publicerats på samtliga officiella språk, dvs. engelska, franska och ryska, på FN:s hemsida. Den återfinns just nu endast under "Publications" on the Transport-page. Sekretariatet uppmanade samtliga länder som har färdigställt översättningen av sina respektive länders utgåvor av ADR att skicka uppdaterad länk till sekretariatet för publicering på UNECE:s hemsida.

3. 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.

Resultat:

Sedan föregående möte har Uganda undertecknat ADR-överenskommelsen vilket betyder att antalet medlemsländer uppgår till 54. Efter att Georgien undertecknade ändringsprotokollet den 29 december 2021, så uppgår nu antalet undertecknande länder till 40. Detta betyder att det, efter Ugandas undertecknande, saknas undertecknande från 14 länder, och nästa år är det 30 år sedan ändringsprotokollet upprättades. Ordföranden uppmanade länder som ännu inte undertecknat ändringsprotokollet att snarast göra så.

Sekretariatet påminde även om att samtliga sidor på UNECE:s hemsida som medlemsländerna publicerar information på måste uppdateras, t.ex. tunnelrestriktioner, ADR-intyg etc.

ADR träder i kraft den 1 januari 2023 och överensstämmer helt med de texter vi antagit.

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

INF.7 (Sekretariatet)

Arbete utfört av Joint vid deras möte i september 2022.

Resultat:

Samtliga ändringar antogs. I 6.8.2.6.1 bekräftades årtalet för EN 13799:2022 och hakparentesen togs bort.

INF.4 (Sekretariatet)

Fordon med färre än tre hjul

Med anledning av diskussioner som tidigare har förts på Joint, hade sekretariatet skickat in ett dokument som handlar om i vilken mån ADR omfattar fordon som allt oftare används för div. leveranser (ofta i städer). Det blir allt vanligare att olika varianter för kortdistanasleverans används, som t.ex. MC, cykel, sparkcykel etc.

ADR-överenskommelsen hänvisar till definitionen i artikel 4 i konventionen om vägtrafik. Detta innebär att t.ex. en tvåhjuling med hjälpmotor av 50 kubikcentimeter eller mer, samt tvåhjulingar som inte kan drivas på annat sätt än med hjälp av sin motor liksom MC, skoter etc. omfattas av ADR. Övriga fordon med färre än fyra hjul omfattas inte, men kan regleras nationellt.

	<p>Till skillnad från vad som nämnts ovan, omfattar definitionen av fordon i EU-direktivet endast fordon som har minst fyra hjul.</p> <p>Resultat: Mötet konstaterade att när samtliga länder har undertecknat ändringsprotokollet från 1993, i vilken definitionen av fordon har ändrats, så kommer definitionen av fordon att överensstämma med den som finns i direktiv 2008/68/EG, d.v.s. att endast omfatta fordon med minst fyra hjul. En långtgående diskussion följde där flera bl.a. ställde sig tveksamma till om det vore lämpligt att fordon med färre än fyra hjul får transportera farligt gods utan att några bestämmelser träder in. Även om detta kan regleras nationellt så skulle fortfarande en internationell transport falla utanför bestämmelserna.</p> <p>Diskussionerna kommer att fortsätta nästa möte, då man hoppas kunna förbereda ett dokument till Joint-mötet.</p>
5. Förslag till ändringar i ADR	
(a) Konstruktion och godkännande av fordon	
2022/8 (Sekretariatet)	<p>9.2.2.2.2 Publiceringsdatum för standarder Vid förra mötet antogs bestämmelser för eldrift av AT-fordon, vilka kommer att träda ikraft den 1 januari 2023. Några nya standarder för kablar förs då också in i 9.2.2.2.2. För två av dessa standarder saknas publiceringsdatum och en annan har inte angivits i enlighet med gällande norm. Sekretariatet föreslog därför att detta korrigeras.</p> <p>Resultat: Förslaget antogs.</p>
ECE/TRANS/WP.29/G RSG/2022/29	<p>Anpassning av UN Reglemente 105 med ADR 2023 Den internationella branschorganisationen för fordonstillverkare, OICA, har skickat ett förslag till WP.29 att anpassa bestämmelserna i UN Reglemente 105 med kommande utgåva av ADR.</p>

	<p>Resultat: Mötet noterade att OICA:s förslag kommer att presenteras för att kunna antas på WP.29 möte i mars 2023.</p>
<p>INF.6 (Nederländerna/BEV ag)</p>	<p>Rapport från arbetsgruppen för eldrivna fordon Dokumentet innehåller en statusrapport. Arbetsgruppens (AG) mål har varit att utarbeta ett förslag för att tillåta eldrift för FL-fordon till detta möte med WP.15. Arbetet har dock varit för komplext för att nå ända fram och man siktar därför på ett färdigt förslag till majmötet.</p> <p>AG anser att R100 för eldrivna fordon och R134 för vägasdrivna fordon inte innehåller säkerhetsbestämmelser som erbjuder tillräckligt hög säkerhet för tunga fordon lastade med farligt gods. Samtidigt anser man att det är i R100 och R134 som detaljregleringen hör hemma. AG föreslog därför att allmänna beskrivningar förs in i ADR som komplement till R100 resp. R134. Det finns dock en viss risk att tolkning och tillämpning av sådana allmänna beskrivningar skiljer sig åt bland tillverkare och myndigheter. AG föreslog även att en vägledning/guideline utarbetas och publiceras på FN:s hemsida. WP.15 kan dock överväga möjligheten att föreslå kompletteringar i R100 resp. R134 till WP.29. Detta kan exempelvis gälla indikator för miljö med explosiv atmosfär och åtgärder som förhindrar värmespridning till lasten.</p> <p>AG lyfte också två frågor som inte ingår i gruppens mandat;</p> <ul style="list-style-type: none">- Framtida användning av autonoma fordon. Hur ser vi på kravet på en förare närvarande under transport?- Elektronisk stabilitetskontroll (ESP) är ett krav på nytillverkade fordon inom EU. Bör en referens föras in i ADR som riktar sig till fordon utanför EU? <p>Under mötet redogjorde också CEFIC för det pågående arbetet i den sub-grupp som omhändertar "användarfrågorna". Man ser nu över vilka potentiella problem eller faror som fyllare, transportör, lossare och avsändare kan ställas inför vid användningen av batteridrivna respektive vägasdrivna fordon.</p> <p>Resultat: WP.15 godkände arbetsgruppens fortsatta arbete enligt följande:</p>

	<ul style="list-style-type: none">- Inkludera generella bestämmelser i ADR som syftar till säker transport vid användning av eldrivna FL-fordon samt vätagasdrivna fordon. Bestämmelserna blir mer i form av vilket syfte som ska uppnås, och inte vilken lösning eller teknik som ska användas.- Förslag till WP.29 att komplettera bestämmelserna i UN Reglemente nr 100 respektive 134 för att säkerställa en minsta säkerhetsnivå för användning av dessa fordon för transport av farligt gods. <p>WP.15 noterade också att arbete pågår inom WP.29 vad gäller kommande bestämmelser för användning av högautomatiserade fordon och autonoma fordon. Siktet är inställt på år 2025. WP.15 kan inom en snar framtid behöva ta ställning till om denna typ av fordon ska tillåtas inom ramen för ADR.</p> <p>Under mötet diskuterades även bestämmelser om elektronisk stabilitetskontroll, vilket är obligatoriskt för alla nya fordon inom EU. WP.15 var enigt om att det kan vara lämpligt att införa liknande krav i ADR för att utvidga kravet till att även omfatta ADR-länder utanför EU.</p>
(b) Övriga förslag	
2022/6 (Turkiet)	Tunnelrestriktioner för UN-nummer med transportkategori 4 <p>En rad UN-nummer, vilka endast är tillåtna att transporteras i förpackningar, har tilldelats transportkategori 4. Detta innebär att de i obegränsad mängd får transporteras enligt 1.1.3.6 och då gäller inte bestämmelserna om tunnelrestriktioner. De aktuella UN-numren har dock tilldelats tunnelrestriktionskod (E), vilket betyder förbud mot transport genom en E-tunnel.</p> <p>Turkiet tycker detta är motsägelsefullt och föreslog att restriktionskoden tas bort för dessa ämnen och ersätts med (-), vilket innebär att det inte finns några restriktioner för transport genom tunnlar.</p> <p>Resultat:</p> <p>Turkiets förslag antogs inte. WP.15 noterade att texten i 1.9.5.3.6 och 8.6.3.3 eventuellt behöver förtydligas vad gäller tunnelrestriktionernas tillämpning för ämnen som listas i 1.1.3.6 när dessa transporteras som fullvärdig ADR.</p>

<p>2022/7 (Polen) INF.10 (Nederländerna)</p>	<p>9.1.3 Certifikat om godkännande av fordon</p> <p>Bestämmelserna i 9.1.3.3 anger att certifikatet ska ha samma utformning (eng: layout) som förlagan i 9.1.3.5. Vid förra mötet lyfte Nederländerna frågan om detta hindrar att säkerhetsattribut, i syfte att försvåra förfalskning, påförs. I Polen klassas denna typ av dokument som kategori 2, vilket betyder att nationella bestämmelser kräver att säkerhetsattribut (t.ex. guillouche) ska finnas på handlingen.</p> <p>Polen föreslog nu att 9.1.3.3 ändras för att tillåta att säkerhetsattribut blir tillåtet, och lämnar två förslag vilka framgår i deras dokument.</p> <p>Resultat: Mötet antog förslaget i INF.10 med ett mindre tillägg med exempel på ytterligare säkerhetsattribut.</p>
<p>2022/10 (Sekretariatet) INF.3 (Sekretariatet) INF.9 (Polen)</p>	<p>Nya bestämmelser för tankar av fiberarmerad plast (FRP) – konsekvensändringar</p> <p>I ADR 2023 införs nya bestämmelser i kapitel 6.9 som gäller för UN-tankar i fiberarmerad plast (FRP). Dagens bestämmelser i 6.9 flyttats till ett nytt kapitel 6.13 men omfattar endast fasta tankar och avmonterbara tankar. En övergångsperiod införs därför i 1.6.4.59 för fortsatt användning av vissa tankcontainers som är FRP.</p> <p>För att beakta de förändrade bestämmelserna om FRP har kapitel 4.4 anpassats så att det inte längre omfattar tankcontainers och UN-tankar av fiberarmerad plast. Med hänsyn till de nya bestämmelserna föreslog sekretariatet en konsekvensändring till titeln i avsnitt 4.4.1.</p> <p>Genom INF.3 föreslog sekretariatet att harmonisera lydelsen i tredje stycket för kolumn 10 (del 3) med rubriken i 6.9 och skriva: <i>“For portable tanks with shells made of FRP materials fibre-reinforced plastic portable tanks, see Chapter 6.9.”</i></p> <p>Resultat: Båda de förslag som sekretariatet presenterade antogs, dock med en liten korrigeringsordning vad gäller titeln. Även förslaget i INF.3 antogs.</p> <p>Vad beträffar INF.9 så tydliggjorde mötet att bestämmelserna i kapitel 4.4 i ADR 2021 fortfarande är tillämpliga på tankcontainers av FRP som används i enlighet med 1.6.4.59. Denna information kommer att publiceras som en tolkning på</p>

	ECE:s webbplats. Mötet antog förslaget i INF.9 vad gäller 1.6.4.59, men med ändringen att det avser tank-containrar som tillverkats före den 1 juli <u>2033</u> .
6. Tolkning av texter i ADR	
2022/9 (Sekretariatet)	<p>Beräkning av nettovikt explosivämne</p> <p>Vid förra mötet lyfte Frankrike en fråga om hänvisning till ”nettovikt explosivämne” i ADR även omfattar pyrotekniska föremål (se INF.8 (Frankrike)).</p> <p>Frågan har nu diskuterats i explosivarbetsgruppen under FN:s Sub-kommitté som bekräftar att även pyrotekniska föremål ska beaktas vid beräkning av nettovikt explosivämne. Ett svenskt förslag att ändra definitionen av pyrotekniskt ämne i både FN-rekommendationerna och GHS har förts fram till det kommande mötet med FN:s sub-kommitté.</p> <p>Sekretariatet föreslog att WP.15 antar en tolkning som överensstämmer med Sub-kommitténs linje, och publicerar denna på FN:s hemsida i avvaktan på Sub-kommitténs beslut och att ändringen införs i RID, ADR och ADN.</p> <p>Resultat: Sekretariatets förslag antogs och tolkningen kommer att publiceras på FN:s hemsida.</p>
7. Programme of work	
Arbetsplaneringen för nästa möte, vilket planeras till 15-19 maj 2023, fastställdes. En ny fast agendapunkt gällande cirkulär ekonomi tillkommer på agendan. Från och med nästa möte kommer det inte finnas möjlighet att delta digitalt.	
8. Övriga frågor	

INF 8 (Sekretariatet)

INF 8/Rev.1 (Sekretariatet)

A. Circular economy and sustainable use of natural resources

Director of ITC inledde och beskrev det uppdrag ITC fått, vilket innebär ändrat mandat från ECOSOC för att aktivt omhänderta miljöfrågor i arbetet. Mr. Romain Hubert, Section Chief, Secretary of the Joint Meeting RID/ADR/ADN, Sustainable Transport Division, UNECE meddelade att arbetet kan ske genom att inkludera ämnet som en stående punkt på WP.15:s mötesagenda. Det kan även ingå en beskrivning/motivering i samtliga förslag som läggs fram inom arbetsgruppen, under "Justification".

Följande talare informerade om sitt pågående miljöarbete. Kort sammanfattning nedan.

Circular economy and sustainable use of natural resources - Cefic, Dario Pinna

Stort fokus på tillåtna vikter och dimensioner vilket påtagligt påverkar antalet transporter. Revidering av TEN-T riktlinjer, direktiv för kombinerade transportsätt, pågår.

På kort sikt vill man uppnå ökad transporteffektivitet, som t.ex. att färre km ska köras med tomma fordon, harmonisering för att tillåta högre nyttolast inom Europa för lägre utsläpp för såväl väg, järnväg och intermodal transport.

På längre sikt vill man om möjligt undvika vägtransport som förstahandsalternativ. Utforska alternativa transportmedel, skifta från väg till järnväg eller inre vattenvägar. Infrastruktur och säkerhet är två viktiga parametrar här.

På lång sikt vill man arbeta för användning av flera alternativa drivmedel för fordon som transporterar farligt gods och att anpassa ADR för sådan användning. Öka mängden återvunnen plast som kan användas i förpackningar. Ökad digitalisering av processer och dokument.

Utmaningar:

- Teknisk utveckling är ibland snabbare än lagstiftningen särskilt vad gäller digitalisering men också för utrustning.
- Begränsande faktorer som nyttolast, cabotage, olika transportförbud etc. kan leda till fler transporter på vägarna och att fler förare behövs.
- Motsättningar i direktiv eller andra regler.

Steps forward in the regulation of the transport of hazardous waste in the ADR - An example of a positive contribution to the circular economy – FEAD, Aizea Astor Hoschen

Mer och mer gods måste gå till särskilda stationer för omhändertagande eller destruktion, då gränsvärdena för när ämnen klassas som farligt har sänkts för många ämnen.

Sedan 2018 leder FEAD en internationell arbetsgrupp för transport av farligt avfall. Möte nästa vecka.

Från 2023 är det möjligt att ange en uppskattad mängd farligt avfall i godsdeklarationen.

Förpackningar ses över. Enkelförpackningar för kemisk kompatibilitet mellan ämne och plastförpackningar. En utmaning är transport av uttjänta batterier och återvinning av dessa.

Paneldebattens ordförande, Claude Pfauvadel, underströk vikten av ökad återvinning av batterier. Att producera nya batterier förutsätter gruvbrytning som i sig själv har en enorm påverkan på vår miljö och natur. Så återvinning av batterier är ett mycket viktigt steg i miljöarbetet.

Safe transport of dangerous goods and circular economy – *Netherlands, Henk Langenberg, Chair of the ADN Safety Committee*

1) Vad är cirkulär ekonomi?

- Eliminera avfall och utsläpp
- Återvinna produkter och material

2) SDG's och cirkulär ekonomi

17 hållbarhetsmål

3) Vad kan vi förvänta oss?

Energiöverföring, nya tillvägagångssätt, nya produkter, mindre mängder eller andra drivmedel. Ny teknik och nya produkter och förändringar i samhället ger dock nya dilemman vilket vi måste vara medvetna om och omhänderta.

4) Case: Nederländerna

Tättbefolkat. 25% av landet ligger under havsnivån, stor jordbruksproduktion, öppen ekonomi, nationell transport sker mestadels genom pipelines och lastpråmar.

Viktigt - ibland kan vi som regelmakare hjälpa industrin att *inte* transportera, och i de fall det är möjligt så bör vi alltid göra det. Den transport som inte blir av är den säkraste transporten ur alla aspekter.

Våga fråga om transporten kan undvikas. Dagens system att reglera transport av farligt gods behöver uppdateras. Ett exempel från Nederländerna är att vi bekostade flytt av en ammoniakfabrik till det område där ammoniak huvudsakligen används. Detta reducerade antalet transporter betydligt.

5) Utmaningar och dilemman

Viktigt beakta att reglering bara är ett sätt att styra mot miljövänlighet. Finns andra sätt. Vi kan också finansiera eller ge bidrag för miljöfrämjande åtgärder eller projekt, vi kan upprätta kontrakt med industrin som främjar miljön.

Kom också ihåg att nya drivmedel mm, ger nya utmaningar och nya risker. Dessa måste beaktas.

The importance of the circular economy in road freight transport – IRU, Aldo Celasco

Mål nr 7 och 11, 12 och inte minst nr 13 är stor focus på.

Inom IRU vill vi visa på det arbete vi gör för bättre miljö. Vi har nära samarbete med flyg, tåg och sjösektorn.

Hur ska vi nå nollutsläpp? Grön fordonsflotta genom alternativa drivmedel, högkapacitetsfordon, effektivare handelsutbyte.

Nästa steg: bränslen måste vara förnybara. Transportörer investerar i 300 000 nya fordon varje år inom EU och 2 miljoner fordon globalt sett.

Developments in the rail transport of dangerous goods that contribute to the sustainable use of natural resources – OTIF, Jochen Conrad

Att flytta väg och flygtransporter till järnväg är ett viktigt steg för hållbarhet. Men hur når vi detta?

- Vi behöver förbättra och öka kapaciteten på hela nätverket av järnvägar.
- Ökad produktivitet på järnvägen.
- Bättre kvalitet (vagnar, spår).
- Marknadsmässigt konkurrenskraftiga kostnader för transport på järnväg.

Exempel: Extra stora tank-containers tar dubbel så stor last som en normal ISO tankcontainer. Färre vagnar behöver transporteras och det går att använda automatiskt styrda fordon.

Inom arbetet för RID ser man också över krav för att upprätthålla säkerheten, som minsta väggjocklek, manluckors hållfasthet, åtgärder mot vätskeskvalp, förutsättningarna på rangerbangårdar, energiabsorbering hos vagnar etc.

Digitala automatiska kopplingsystem.

ERA-projekt: Idag är det många manuella förberedelser som görs vid koppling, bromstext, vagnlistor etc. Tar tid. Vi arbetar nu för snabbare kopplingsrutiner, digitalisering av flera manövrar som idag är manuella. Vi kanske i framtiden även bör se över om vi behöver tillåta farligt gods som nu inte får gå på järnväg.

B. EuroMed Transport Support Project

En medlem av EuroMed Transport Support Project. Mr. Olivier Kervella, presenterade översiktligt arbetet fortlöpt hittills och vilka kommande utmaningar som väntar.

C. Översättning av ADR

Sekretariatet uppmanade samtliga länder att skicka länken till UNECE för publicering på hemsidan så snart som deras respektive utgåvor av ADR har översatts till deras språk.

D. ADR Road Map

Mötet noterade att the ADR Road Map nu finns tillgänglig digitalt på UNECE:s hemsida <https://unece.org/info/Transport/pub/2576>

Övrigt**Information om LearnITC e-learning platform**

En presentation gavs av det kostnadsfria interaktiva utbildningsprogram som finns tillgängligt på UNECE:s hemsida. I dagsläget finns tio olika kurser tillgängliga. Under kategorin farligt gods finns ”the Agreement on the international carriage of dangerous goods by road (ADR). De flesta utbildningar finns på engelska, franska och ryska.

Hyllning

Mötet uppmärksammade och avtackade Karine Pelletier från OICA, som kommer att fortsätta sin karriär i en ny tjänst. Karine har bidragit till WP.15:s arbete med värdefull kunskap inom tillverkning av fordon.

9. Val av ordförande och vice ordförande

I enlighet med kapitel V i the Rules of Procedures of the Working Party, se [ECE/TRANS/WP.15/190/Add.1](https://unece.org/info/Transport/pub/2576), valde mötet ordförande samt vice ordförande för arbetsåret 2023.

Ms. A. Roumier (Frankrike) och Mr. A. Simoni (Italien) valdes om till ordförande respektive vice ordförande efter förslag från Belgien.

10. Rapporten antogs