



## Dokumentsammanställning

### 114<sup>th</sup> session of the Working Party on the Transport of Dangerous Goods, WP.15, Geneva 6-10 November 2023 (ADR)

| 1. Fastställande av dagordning  |  |
|---|--|
| <a href="#">/263 (Sekretariatet)</a>  | Provisorisk agenda för 114:e mötet   |
| <a href="#">/263/Add.1 (Sekretariatet)</a>                                    | Lista över dokument  |
| <a href="#">/190/Add.1</a><br><a href="#">TRANS/WP.15/262 (Sekretariatet)</a> | Terms of reference and rules of procedures<br>Rapport från möte med WP.15 maj 2023 |
| <a href="#">ECE/TRANS/WP.15/326 samt</a><br><a href="#">Corr.1 och 2</a>      | ADR 2023   |

| <b>2.85:e mötet med Inland Transport Committee</b>  |  |
|---|--|
| <a href="#">ECE/TRANS/328</a> and <a href="#">Add.1</a>   | <b>Rapport</b> från mötet med Inland Transport Committee (ITC), som hölls i Genève 21-24 februari 2023.  |
| <a href="#">ECE/TRANS/2023/4/Rev.1 (ITC Sekretariatet)</a>  | Promoting further harmonization of Terms of Reference and Rules of Procedure across ITC's Working Parties: Current state of alignment              |
| <a href="#">ECE/TRANS/WP.15/2023/7 (WP.15 Sekretariatet)</a>  | Working Party's Terms of Reference   |
| <b>3. Statusen för ADR-överenskommelsen samt relaterade frågor</b>  |  |
| <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 54. Antalet länder som undertecknat ändringsprotokollet från 1993 uppgår till 40 st.</p> |  |
| <b>4. Arbete utfört av Joint-mötet (RID/ADR/ADN)</b>  |  |
| <a href="#">TRANS/WP.15/AC.1/2023</a> och <a href="#">Add.1</a> (Sekretariatet)   | Report of the Ad Hoc Working Group on the Harmonization of RID/ADR/ADN with the United Nations Recommendations on the Transport of Dangerous Goods |
|   | Beslut tagna av Joint-mötet september 2023 kommer att finnas tillgängliga och gås igenom av WP.15.   |
| <b>5. Förslag till ändringar i ADR</b>  |  |
| <b>(a) Konstruktion och godkännande av fordon</b>   |  |

|   |  |
|---|--|
| <a href="#">2023/8 (Ryssland)</a>                                     | <p><b>9.7.8 Elektrisk utrustning</b></p> <p>9.7.8.2 anger vissa krav för elektrisk utrustning installerade på FL-fordon i de fall en explosiv atmosfär kan uppstå. Här hänvisas till två klassificeringar, zon 0 respektive zon 1.</p> <p>Efterföljande delavsnitt, 9.7.8.3, reglerar utrustning utanför zonerna 0 och 1. Dessa zoner finns dock inte definierade bland de krav som är tillämpliga för AT-fordon. 9.7.8.3 specificerar dock inte att den endast rör FL-fordon och kan därför tolkas som att den ska tillämpas även för AT-fordon.</p> <p>Ryssland föreslår att texten förtydligas.</p> |
| <a href="#">2023/12 (Storbritannien)</a>                              | <p><b>9.1.3.0 Certifikat om godkännande av fordon</b></p> <p>Vid förra mötet med WP.15 diskuterades möjligheterna att tillåta fordonscertifikat i elektronisk form. Det är i dagsläget endast tillåtet att medföra certifikatet som pappersoriginal. I takt med den ökade digitaliseringen har det dock uttryckts önskemål/behov av att tillåta fordonscertifikat i elektronisk form.</p> <p>Storbritannien har nu återkommit med ett förslag i detta syfte, där de mot bakgrund av de synpunkter som inkommit beaktat faktorer så som kostnader, miljö samt riskerna för förfalskning.</p>            |
| <a href="#">2023/13 (Storbritannien)</a>                              | <p><b>9.7.6 Bakre skydd på fordon</b></p> <p>Vid flera tidigare möten har förslag förts fram att förtydliga texten gällande det avstånd som krävs för montering av stötfångare och hur detta ska mätas upp. Efter att diskussioner återigen fördes vid majmötet har nu Storbritannien utarbetat ett förslag tillsammans med Nederländerna.</p> <p>Övergångsperiod föreslås där fordon som registrerats eller tagits i bruk före den 1 juli 2027, men som inte uppfyller de nya kraven, fortsatt får användas.</p>  |
| <a href="#">2023/14 (Nederländerna)</a><br>samt <a href="#">INF.3</a> | <p><b>Kap. 9.2 Rapport från arbetsgruppen för el-/vätgasdrivna fordon</b></p> <p>Dokumentet innehåller konkreta förslag till kompletterande bestämmelser i ADR för att tillåta:</p>  |

|  |  |
|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- eldrivna FL-fordon</li> <li>- vätgasdrivna bränslecellsfordon för fordonskategorierna AT och FL-fordon, samt</li> <li>- vätgasdrift för AT- och FL-fordon med förbränningsmotor</li> </ul> <p>INF.3 innehåller en konsoliderad version av kapitel 9.2 efter att de föreslagna ändringarna har införts. Förslagen kommer att motiveras i ett separat informellt dokument som i skrivande stund ännu inte har publicerats.</p>  |
| <a href="#">ECE/TRANS/WP.15/262</a><br>(Sekretariatet) | <p><b>9.2.2.8 [De-energizing electrical circuits]</b></p> <p>Vid förra mötet antogs ändringarna i dokument <a href="#">2023/4</a>. Bland annat beslutades att rubriken skulle ändras från "Huvudströmbrytare" till "De-energizing electrical circuits" ("Göra elektriska kretsar strömlösa") för att bättre passa för digitala lösningar där strömmen inte bryts genom t.ex. ett vred eller en knapp. Det ansågs dock att lydelsen i anmärkning till 9.2.2.8 kunde förbättras. Texten behölls därför inom hakparentes för beslut vid det 114:e mötet.</p>          |
| <a href="#">INF.4 (Finland)</a>                        | <p><b>9.8.4 Stabilitet hos MEMU:s</b></p> <p>I ADR 2023 har texten i 9.7.5.1 gällande stabilitetskrav för tankfordon förtydligats genom att ange att kravet utgår från den axel som har störst bredd. Stabilitetskraven finns även för MEMU i 9.8.4, men här har texten inte justerats för att harmonisera med 9.7.5.1. Finland föreslår därför att samma förtydligande görs i 9.8.4.</p>  |
| <p><b>(b) Övriga förslag</b></p>                       |  |
| <a href="#">2023/9 (Ryssland)</a>                      | <p><b>Förbränningsvärmare</b></p> <p>Kapitel 1.2 i ADR inkluderar en definition för "förbränningsvärmare" vilken sedan regleras i 9.2.4.8. Enligt 9.2.4.8 ska förbränningsvärmare uppfylla UN Reglemente 122.</p> <p>I UN Reglemente 122 är definitionen för förbränningsvärmare identisk med den i ADR, men dess användningsområde beskrivs i kap. 1.1. Här framgår att bestämmelserna för förbränningsvärmare endast gäller för fordon i vilka ett uppvärmningssystem är installerat. Eftersom definitionen i ADR inte beskriver något användningsområde för</p> |

|   |  |
|---|--|
|   | <p>förbränningsvärmaren finns det flera typer av utrustningar som skulle kunna omfattas av definitionen, med följderna att det kan tolkas som att även dessa behöver uppfylla kraven i 9.2.4.8 i ADR.</p> <p>Ryssland föreslår att definitionen i kapitel 1.2 kompletteras med att beskriva användningsområdet.</p>  |
| <a href="#">2023/10 (IRU)</a>           | <p><b>5.4.0 Transportdokumentation</b><br/>Vid tidigare möte med såväl Joint som WP.15 har ny text antagits för 5.4.0.1 som innebär att det ska vara möjligt att utläsa vilket gods som finns i respektive fordon, samt att det ska gå att identifiera vilket fordonet är.</p> <p>IRU menar att detta skulle innebära ett enormt problem rent praktiskt. De föreslog därför till det senaste mötet med Joint i september att texten flyttas från 5.4.0.1 till 5.4.0.2 för att endast omfatta digital dokumentation. IRU vill fortsätta diskussionen med WP.15.</p>   |
| <a href="#">2023/11 (Nederländerna)</a> | <p><b>8.1.2 Dokument som ska medföras på transportenheten</b><br/>Nederländerna har erfarit att godsdeklarationerna ofta inte är lätt åtkomliga vid t.ex. en tillsyn. Ofta har de fästs direkt på godset och går endast att komma åt genom att gå in i lastutrymmet, vilket ibland innebär att flera andra kollin behöver lyftas bort först. Detta förfarande strider inte emot bestämmelserna i 8.1.2 eftersom denna anger att dokumentationen ska finnas på transportenheten. Nederländerna vill därför ändra lydelsen så att texten istället hänvisar till att dokumentationen ska förvaras i förarhytten.</p>  |
| <a href="#">2023/16 (IASA)</a>          | <p><b>9.3.1 Utbildning av fordonsbesättningen vid transport av begränsad mängd</b><br/>Detta förslag diskuterades även vid förra mötet.</p> <p>Vid transport av begränsad mängd anges det i 3.4.1 vilka bestämmelser som är tillämpliga i övriga delar av ADR. Vad beträffar utbildning räknas endast kapitel 1.3 upp vilket omfattar de som är delaktiga i en transport. Däremot hänvisar kapitel 1.3 till kapitel 8.2 vad beträffar utbildning av fordonsbesättningen. Vad beträffar tillämpligheten av del 8 räknas dock inte 8.2.3 (utbildning av fordonsbesättningen) upp i kapitel 3.4.</p> <p>IASA tycker detta kan uppfattas som att samtliga inblandade i en transport av begränsad mängd ska ha utbildning, utom fordonsbesättningen, vilket vore orimligt. De föreslår därför att 3.4.1 (h) kompletteras med hänvisning till 8.2.3.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <a href="#">2023/17 (IASA)</a>   | <b>5.4.1.4 Språket i godsdeklarationen</b><br>IASA anser att de språkkrav som ställs vad gäller godsdeklarationen innebär merkostnader pga att underhåll och anpassning av datasystem. De vill att språkkravet ska harmoniseras med det krav som ställs i RID vilket innebär att godsdeklarationen ska upprättas på ett eller flera språk varav ett måste utgöras av engelska, franska eller tyska.   |
| <b>6. Tolkning av texter i ADR</b>   |   |
| <a href="#">2023/5 Rev.1 (Sekretariatet)</a>   | <b>ADR:s tillämpningsområde</b><br>Vid förra mötet med WP.15 lyfte sekretariatet frågan om ADR omfattar fordon som har färre än fyra hjul. Upprinnelsen är diskussioner som tidigare har förts på Joint. Det blir allt vanligare att olika typer av fordon används för leverans, som t.ex. MC, cykel, sparkcykel etc. Det förekommer numer även att vissa mindre mängder av farligt gods levereras på detta sätt.<br><br>Mot bakgrund av den diskussion och de synpunkter som framkom vid förra mötet med WP.15 har nu sekretariatet tagit fram ett nytt underlag för fortsatta diskussioner. Mötet behöver se över vilka möjliga vägar som finns och besluta om vilka ändringar som är nödvändiga för att ev. även införa vissa bestämmelser för transport av farligt gods med cyklar och mikromobilitetsfordon. |
| <b>7. Circular economy, sustainable use of natural resources and Sustainable Development Goals</b> |   |
| <a href="#">2023/15 (Sekretariatet)</a><br>Se paragraferna 18-20                                   |   |
| <b>8. Programme of work</b>  |   |

|   |  |
|---|--|
| <a href="#">2023/15 (Sekretariatet)</a><br><a href="#">INF.6 (Sekretariatet)</a>  | <b>Efficiency and methods of work of the Working Party</b><br>WP.15 ser över och antar agendan inför nästa möte (planerat till 13-17 maj 2024) och kommer även att diskutera möteskalendern för 2024. Mötet för kommande vår är tidigarelagt pga en stor konferens som äger rum i maj, de datum som WP.15 skulle ha hållits. |
| <b>9. Any other business</b>  |  |
| Inga dokument har publicerats än  |  |
| <b>10. Any other business</b>   |  |
| I enlighet med kapitel V i the Rules of Procedures of the Working Party, se <a href="#">ECE/TRANS/WP.15/190/Add.1</a> , kommer mötet att välja ordförande samt vice ordförande för arbetsåret 2024. |  |
| <b>11. Godkännande av rapporten</b>   |  |