



Svensk rapport

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

115th session of the Working Party on the Transport of Dangerous Goods, WP.15, 2-5 April 2024, Genève

För officiell rapport: <https://unece.org/info/Transport/Dangerous-Goods/events/385381>

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:

23 nationer (inkl. 1 nation enligt para.11 terms of ref, Zimbabwe) samt 7 internationella intresseorganisationer inom ADR-området deltog på mötet.

Ordförande för mötet: Ms. A. Roumier (Frankrike) och vice ordförande Mr. A. Simoni (Italien).

Följande nationer deltog: Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Georgien, Italien, Lettland, Luxemburg, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Ryssland, Schweiz, Slovakien, Spanien, Storbritannien, Sverige, Turkiet, Tyskland, Ungern, Zimbabwe och Österrike.

Följande internationella intresseorganisationer deltog: European Conference of Fuel Distributors (ECFD); International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA); International Road Transport Union (IRU), International Association of the Body and Trailer Building Industry (CLCCR), Fuels Europe, International Association of Dangerous Goods Safety Advisers (IASA) samt World Bike Industry Association (WBIA).

Utöver ovanstående deltog även en representant från Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF).

1. Fastställande av dagordning

[/266 \(Sekretariatet\)](#)
[INF.5 \(Sekretariatet\)](#)

Provisorisk agenda för 115:e mötet

[/266/Add.1 \(Sekretariatet\)](#)

Lista över dokument

[/190/Add.1](#)

[TRANS/WP.15/264 \(Sekretariatet\)](#)

Terms of reference and rules of procedures
Rapport från möte med WP.15 november 2023

[ECE/TRANS/WP.15/326 samt
Corr.3 och 4
ECE/Trans/WP.15/265](#)

ADR 2023

Konsoliderad lista över ändringar till ADR 2025

2. 86:e mötet med Inland Transport Committee

WP.15 informerades om det arbete som sker inom ITC och de beslut som fattats vid deras 86:e möte.

Resultat:

ITC har antagit mötesordningen liksom arbetsagendan för WP.15 inför kommande period. Viktigt att WP.15 representeras på ITC:s möten. ITC har även antagit en ny strategi för hela transportsektorn, inklusive farligt gods, vad gäller minskade utsläpp av växthusgaser.

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 54. Antalet länder som undertecknat ändringsprotokollet från 1993 uppgår till 40 st. Sekretariatet konstaterade att ADR 2023 finns publicerad och att översättningar nu kommer att göras löpande vart annat år.

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

[ECE/TRANS/WP.15/264](#)
[bilaga III \(Sekretariatet\)](#) samt
[INF.13 \(Sekretariatet\)](#)

[INF.12 \(Sekretariatet\)](#)

Ändringar till ADR 2025 antagna av Joint vid deras senaste möte, 25 - 28 mars 2024.

Resultat:

Bilaga III till dokument 264 innehåller ändringar till kapitel 6.2 och 6.8, vilka stödjer sig på referenser till standarderna EN 14129:2023 och EN ISO 21011:2023. CEN har dock meddelat att den uppdaterade utgåvan av EN 14129 inte kommer att publiceras i tid, och att den nämnda ISO-standard för tillfället inte ingick i arbetet. Mot denna bakgrund drogs därför ändringarna till kapitlen 6.2 och 6.8 i bilaga III tillbaka.

INF.13 hänvisar till nödvändiga ändringar som i stort bekräftades av mötet. Punkt 3 antogs genom INF.12. Ändringarna som står i punkt 4 vad gäller referenserna till standarder antogs inte. INF.12 antogs utan ändringar.

<p>ECE/TRANS/WP.15/AC.1/172 (ännu ej publicerad) samt</p> <p>INF.15 (Sekretariat)</p>	<p>Resultat:</p> <p>De föreslagna ändringarna antogs med vissa ändringar samt med visst förbehåll vad gäller referenser till standarder: Referenserna till EN ISO 17871:2020 antas till ADR 2027. Referenserna till ISO 10297 och 13322-1 och ändring A1 till EN 12972:2018 antogs preliminärt men kan komma att dras tillbaka om de inte antas enligt fastlagd plan, vilket är 31 maj 2024.</p> <p>Vad gäller ändringen i förpackningsinstruktion P200 kan detta eventuellt bli föremål för ett multilateralt avtal för att möjliggöra tidigare tillämpning.</p> <p>De antagna ändringarna till delavsnitt 6.8.2.4.3 innehåller inga ändringar i sak, utan har gjorts för att förtydliga tillämpningen av bestämmelserna.</p>
<p>ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2024/14 (Nederländerna)</p>	<p>Definition av ”closed vehicle”</p> <p>Nederländerna informerade om utfallet vad gäller diskussionen om täckt fordon. Frågan har tidigare diskuterats av WP.15 som ansåg att den bör till Joint för att även beakta vagnar.</p> <p>Resultat:</p> <p>Frågan kommer att diskuteras vidare på nästa möte och mot bakgrund av ett mer detaljerat förslag. Diskussionen kan då även komma att inkludera presenningsförsett fordon.</p>
<p>Informationspunkt: Informal working group on e-learning</p>	<p>Informal working group on e-learning</p> <p>IRU informerade WP.15 om arbetet gällande e-learning och att texterna till ADR nu har färdigställts. Ett officiellt förslag kommer att skickas in för diskussion till Joint i september.</p>
<p>5. Förslag till ändringar i ADR</p>	
<p>(a) Konstruktion och godkännande av fordon</p>	

2024/4 (OICA)	<p>9.2.2.3 Kretsar som inte behöver vara skyddade genom säkringar eller automatiska brytare</p> <p>OICA ville komplettera listan över undantag som ges vad gäller skydd av kretsar genom att även lägga till ”- från startbatteriet till det elektriska styrsystemet”. De elektriska styrsystemen kan tillfälligt uppnå lika hög strömstyrka som för övriga kretsar som räknas upp i undantaget, och är fullt jämförbart med den elektriska boggielyften. Vid så hög strömstyrka är en säkring eller strömbrytare inte tillförlitlig, eller ens möjlig att hitta på marknaden.</p> <p>Resultat: Förslaget antogs.</p>
2024/5 (Nederländerna)	<p>9.7 Elektrisk utrustning</p> <p>Nederländerna föreslår att rubriken till 9.7.8 samt viss text i det efterföljande delavsnittet ska justeras för att omfatta alla typer av fordon och inte enbart FL-fordon. En underrubrik för FL-fordon föreslås istället för delavsnitt 9.7.8.2 samt viss justering för att möta upp införandet av eldrift.</p> <p>Resultat: Förslaget att stryka ändringen i 9.7.8 i TRANS/WP.15/265 (se tidigare länk ovan) antogs liksom den föreslagna ändringen till 9.7.8.1. Den ändring som föreslogs till 9.7.8.2 antogs inte.</p>
2024/6 (Storbritannien)	<p>9.7.6 Bakre skydd på fordon</p> <p>Efter ett antal tidigare försök att förtydliga bestämmelserna kring bakre skydd på fordon återkom nu Storbritannien med ytterligare ett dokument. Två alternativa förslag presenteras där båda inkluderar illustrationer.</p> <p>Förslag 1, kortfattat: stötfångaren ska uppfylla UN Reglemente 58. Grundkravet för placeringen föreslås vara [100/150 mm] från bakersta delen av tanken i enlighet med tillämplig illustration. Ytterligare beskrivning ges för slamsugare och isolerade tankar, och undantag för fordon som transporterar MEGC, tankcontainer eller UN-tankar. Hänvisning finns vad gäller sidokollision och vältning.</p> <p>Förslag 2 innehåller samma krav som ovan, dock mer detaljerat, samt ytterligare bestämmelser.</p>

	<p>För båda alternativ ovan föreslogs att fordon som har tillverkats eller tagits i bruk före [1 juli 2027] fortsatt ska få användas.</p> <p>Resultat Flera frågor lyftes, bl.a. vad gäller angivna referenser till Reglemente 58. Efter en kort arbetsgrupp under rasten där flera klagöranden gjordes, hölls en indikativ röstning gällande vilket av förslagen UK ska arbeta vidare med. En övervägande majoritet föredrog en så enkel text som möjligt, inklusive Sverige, vilket resulterade i fortsatt arbete och justeringar av Proposal 1.</p>
<p>2024/7 (Nederländerna) INF.10 (Nederländerna)</p>	<p>Tabellen i 9.2.1.1 Förra mötet uppmärksammade Nederländerna WP.15 om att tabellen i 9.2.1.1 i vissa fall är otydlig. Syftet med tabellen är att visa vilka bestämmelser i ADR som gäller i tillägg till generella fordonskrav. Det har dock framkommit att det finns varierande tolkningar där vissa uppfattar att avsaknaden av ett kryss innebär att en viss utrustning/funktion är förbjuden. INF.10 innehåller en justering av förslaget vars syfte inte är att införa strängare bestämmelser för AT-fordon vad gäller avgassystem.</p> <p>INF.10 innehåller även ett förslag att harmonisera lydelsen i de skriftliga instruktionerna vad gäller uttrycket "huvudströmbrytare" vilket i ADR 2025 ersätts av "feature to enable de-energization of the electrical circuits" ("funktion som bryter strömtillförsel").</p> <p>Resultat: Förslagen presenterade genom INF.10 antogs.</p>
<p>ECE/TRANS/WP.15/2024/8 (Nederländerna) INF.6 (Nederländerna) INF.11(OICA)</p>	<p>Batteridrivna resp. vätgasdrivna fordon Vid förra mötet med WP.15 antogs preliminärt nya bestämmelser gällande batteridrivna och vätgasdrivna fordon. Några texter kvarstår dock inom hakparentes för ytterligare diskussion, vilka tas om hand i detta dokument. Dokumentet innehåller även en rad följändringar som behöver göras.</p> <p>Resultat:</p>

	<p>Förslagen antogs med vissa justeringar.</p> <p>INF.6: Förslag 1 antogs inte. Förslag 2 antogs med en justering för 9.2.4.4 i tabellen i 9.2.1.1. Förslag 3 antogs som en ny 9.2.4.4.4. Förslag 4 gällde övergångsperiod vilket mötet ansåg endast var nödvändigt för AT-fordon.</p> <p>Det tydliggjordes att AT-fordon som är vätagasdrivna måste uppfylla de nya bestämmelserna för bränsletankar när ADR 2025 träder i kraft (se det tillägg som gjorts till "using fuels other than hydrogen" i 2024/8).</p> <p>INF.14 från OICA antogs inte.</p>
<p>INF.4 (BLEVE AG/Spanien)</p> <p>INF.9 (BLEVE AG/Spanien)</p>	<p>Rapport från arbetsgruppen om BLEVE</p> <p>Spanien informerade om arbetet inom arbetsgruppen (brandsläckningssystem för motorutrymmet samt termiska skärmar) och nästa steg.</p> <p>Resultat:</p> <p>WP.15 stödjer resultatet så långt. INF.9 kommer att presenteras för WP.29 vid deras kommande möte. Två större frågor kvarstår i arbetet, och det är skärmar på fordonets främre axel (under hytten) samt återkommande kontroll av brandsläckningssystem.</p>
<p>INF.7 (Tyskland och Nederländerna)</p>	<p>Övervakningskameror monterade på EX/III-, FL-fordon och MEMU</p> <p>Vid förra mötet med WP.15 lyftes en fråga gällande användningen av kameraövervakningssystem (CMS) för kontroll av trafik, och problem relaterade till bestämmelserna om användning av fordonets huvudströmbrytare. I de fall övervakningssystemet inte uppfyller bestämmelserna för ständigt spänningssatta kretsar bryts strömmen om huvudströmbrytaren aktiveras. Frågan behöver diskuteras i syfte att utveckla lämpliga bestämmelser för att möjliggöra sådan CMS på EX/III-, FL-fordon och MEMU.</p> <p>Två alternativa förslag lämnades där båda syftar till att övervakningsutrustning monteras utanför fordonet, på förarsidan. I förslag 1 föreslås även att ytterligare en säkerhetsåtgärd ska införas. Förslag 2 tillåter inte montering av övervakningssystem i hytten såvida det inte uppfyller kraven på ständigt spänningssatta kretsar.</p> <p>Resultat:</p>

	Tyskland inhämtade mötets synpunkter, där det framkom att en övervägande del föredrog Proposal 1, och återkommer med ett officiellt förslag till ett kommande möte.
(b) Övriga förslag	
2024/2 (FuelsEurope) INF 3 (CTIF)	<p>Märkning av tankfordon med UN 1202, 1203 och 3475</p> <p>Denna fråga lyftes förra mötet och fick stöd av flera länder. Fuels Europe har nu samrått sitt förslag med CTIF, som genom sitt dokument stödjer de föreslagna ändringarna.</p> <p>För att underlätta för räddningstjänsten att läsa av att det finns E85 i en tankbil föreslog FuelsEurope att komplettera 5.3.2.1.3 så att en tankbil där E85 är ett av de lastade ämnena som räknas upp där endast behöver förses med numrerad skylt för UN 3475 fram och bak.</p> <p>Resultat: Förslaget godkändes för införande i ADR 2025.</p>
INF 8 (Sekretariatet)	<p>Utformning av P200</p> <p>När sekretariatet har kontrollerat utformningen av P200 mot FN-rekommendationerna har vissa skillnader upptäckt. Sekretariatet föreslog därför redaktionella ändringar i syfte att harmonisera ADR med FN-rekommendationerna.</p> <p>Resultat: Förslaget antogs enhälligt för införande i ADR 2025.</p>
6. Tolkning av texter ADR	
2024/3 (Finland)	<p>1.1.3.1 (a) Omfattningen av undantag för privatpersoner</p> <p>I delavsnitt 1.1.3.1 (a) finns undantag för transport som genomförs av privatpersoner. Här anges vilka ämnen som får</p>

	<p>transporteras, hur de ska vara förpackade och även vissa krav vad gäller tillåten mängd. Bestämmelsen anger dock inte typen av fordon eller om den som medför godset även kan vara en passagerare. Finland tolkar dock denna bestämmelse som att undantaget kan tillämpas av såväl föraren som passageraren, och att ADR även tillåter att godset medförs på t.ex. en buss.</p> <p>Resultat: Majoriteten av de som yttrade sig har samma tolkning som Finland, vilket inkluderar Sverige. Ett par länder har dock en mer stringent syn på texten och ansåg inte att texten tillåter att någon annan än personen själv får framföra fordonet. Det fanns en viss önskan att ett förtydligande och en mängdbegränsning införs, eventuellt i linje med delavsnitt 1.1.3.8 i RID. Det står deltagande delegationer fritt att lämna in ett framtida förslag.</p>
<u>INF.11 (Storbritannien)</u>	<p>7.2.4 Särbestämmelse V2 (2) Vid multimodal transport av klass 1 i containrar där mängden kräver ett EX/III-fordon, tillåter särbestämmelse V2 (2) användning av EX/II-fordon förutsatt att containern uppfyller krav i IMDG-koden, RID eller ICAO-TI. Samma möjlighet är dock inte tillåtet om transporten endast ska gå på väg. Storbritannien tycker bestämmelsen haltar något och ville diskutera möjligheten att även tillåta EX/II-fordon vid ren vägtransport.</p> <p>Resultat: Dokumentet publicerades mycket sent och det var svårt att diskutera några detaljer. Det uttrycktes dock en viss tveksamhet till att gå den väg som Storbritannien föreslog. Eventuellt kommer ett mer genomarbetat förslag att presenteras vid det kommande mötet.</p>
7. Circular economy, sustainable use of natural resources and Sustainable Development Goals	
En kortare presentation av informativ karaktär hölls torsdag morgon.	

8. Programme of work	
Resultat: Sekretariatet informerade om det fortsatta arbetet. Nästa möte hålls den 5–8 november och sista dag för att skicka in officiella förslag är den 13 augusti. En halv eller eventuellt en hel dag kommer att avsättas för att diskutera möjlig väg framåt för att skapa en gemensam databas med frågor till den examinationen som krävs enligt kapitel 8.2.	
9. Any other business	
2024/1 (IRU)	Standardisering av examinering av ADR-förare IRU vill att ländernas frågor till ADR-proven standardiseras för att höja kvalitén på examinationen, och föreslog att en frågebank skapas. IRU är beredda att driva arbetet men föreslog att det genomförs i en separat arbetsgrupp. Resultat: Det finns vissa fördelar med en gemensam frågebank men majoriteten ansåg ändå att många frågor behöver redas ut. Det skulle innebära ett stort arbete att upprätta en sådan katalog, samt med översättning och uppdatering av frågorna. Det kan även medföra att ländernas examinationssystem behöver anpassas beroende på hur frågorna utformas. Frågor gällande själva databasens förvaltande behöver också redas ut. Det bestämdes att tid kommer att avsättas särskilt för att diskutera detta under nästa möte. Länderna uppmanades att skicka exempel på frågor till IRU.
2024/9 (Sekretariatet)	Arbetsmetoder, regler och kalender för WP.15 Resultat: Sekretariatet redogjorde för det kommande arbetet och gällande regler, vilka antogs för framtida arbete.
2024/10 (Sekretariatet)	Fråga om konsultativ status The World Bicycle Industry Association (WBIA) har ansökt om konsultativ status i WP.15. Resultat:

[Skriv här]

2024-04-05

2024-02331

	Ansökan om konsultativ status godkändes av WP.15.
--	---

10. Godkännande av rapporten
