



Svensk rapport

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

116th session of the Working Party on the Transport of Dangerous Goods, WP.15, 5-8 November 2024, Genève

För officiell rapport: <https://unece.org/info/Transport/Dangerous-Goods/events/387209>

Sverige representerades av Katarina Ström och Johan Karlsson, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Färgmarkeringarna nedan betyder:

Grön = Positivt resultat (antogs/färdigbehandlat)

Gul = Arbete kvarstår

Röd = Negativt resultat (antogs inte/drogs tillbaka)

Deltagarförteckning:

28 nationer (inkl. 6 nation enligt para.11 terms of ref, Algeriet, Jordanien, Libanon, Palestina, Saudi Arabien, 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, Spanien, Storbritannien, Sverige, Turkiet, Tyskland, Ungern, Belarus 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), European Chemical Industry Council (Cefic). Utöver ovanstående deltog även en representant från Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF) samt representanter från The EuroMed Transport Support Project (TSP).

1. Fastställande av dagordning

[/268 \(Sekretariatet\)](#)

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

[INF.1 \(Sekretariatet\)](#)

[INF.2 \(Sekretariatet\)](#)

[/190/Add.1](#)

[TRANS/WP.15/267 \(Sekretariatet\)](#)

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

[ECE/Trans/WP.15/265](#)

Provisorisk agenda för 116:e mötet

Lista över dokument

Lista över dokument under respektive agendapunkt

Terms of reference and rules of procedures

Rapport från möte med WP.15 maj 2024

ADR 2023

Konsoliderad lista över ändringar till ADR 2025

2. 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. Inga ändringar har skett sedan föregående möte vilket betyder att antalet medlemsländer uppgår till 54. Antalet länder som undertecknat ändringsprotokollet från 1993 uppgår till 40 st.

3. Arbete utfört av Joint-mötet (RID/ADR/ADN)	
INF.3 (Sekretariatet)	<p>Beslut tagna av Joint-mötet september 2024 gicks igenom.</p> <p>Resultat Ändringen gällande 1.8.8.1.4 antogs som ändring till ADR 2025. Övriga ändringar antogs för införande i ADR 2027.</p>
INF.4 (Sekretariatet) INF.6 (Sekretariatet)	<p>Vägledning för att tillämpa bestämmelsen med "SV"-märket i 6.8.3.2.9.6 (Sekretariatet)</p> <p>Joint-mötet i september 2024 beslutade att införa en tolkning på hur man ska tillämpa bestämmelsen med "SV"-märket i 6.8.3.2.9.6 på UNECE och OTIF webbsidor för att undvika misstolkning. Det officiella beslutet om en vägledning ska läggas upp på UNECE och OTIF webbsidor behöver dock tas av WP.15 respektive OTIF.</p> <p>INF.6 innehåller en rysk översättning av INF.4.</p> <p>Resultat Tolkningen antogs och kommer att publiceras på FN:s hemsida.</p>
INF.5 (Sekretariatet) INF.6 (Sekretariatet)	<p>Vägledning för att tillämpa bestämmelsen mellanliggande kontroll i 6.8.2.4.3 (Sekretariatet)</p> <p>Joint-mötet i mars 2024 beslutade att införa en tolkning gällande mellanliggande kontroll i 6.8.2.4.3 på UNECE och OTIF webbsidor för att undvika misstolkning. Det officiella beslutet om en vägledning ska läggas upp på UNECE och OTIF webbsidor behöver dock tas av WP.15 respektive OTIF.</p> <p>INF.6 innehåller en rysk översättning av INF.4.</p> <p>Resultat Tolkningen antogs och kommer att publiceras på FN:s hemsida.</p>

<p>INF.7 (Sekretariatet)</p>	<p>8.2 E-learning vid repetitionsutbildning för förare Under höstens jointmöte så diskuterades INF.15/Rev.1 med förslag på ändringar i kapitel 8.2 gällande e-learning vid repetitionsutbildning. Sekretariatet återkom med ett förslag som uppdaterats efter jointmötet synpunkter.</p> <p>Resultat Förslaget antogs med vissa justeringar av texten till den franska utgåvan.</p>
<p>4. Förslag till ändringar i ADR</p>	
<p>(a) Konstruktion och godkännande av fordon</p>	
<p>2024/15 (IWG-EV genom Nederländerna)</p> <p>INF.11 (IWG-EV genom Nederländerna)</p> <p>INF.12 (Tyskland och Nederländerna)</p> <p>INF.17 (OICA)</p>	<p>Rapport från arbetsgruppen om elektriska fordon samt vätgasdrift Man har upptäckt att värdet vid en retardation som anger när avstängningsventiler på en vätgasbehållare ska stängas är för lågt, vilket kan leda till att ventilerna stängs för tidigt. Därför föreslogs att ändra värdet i ADR 2025 i 9.2.4.5.3 (b) till 8 m/s⁻² som begränsar avstängningen till nödsituationer samt att en vägledning gällande ändringen läggs upp på UNECEs hemsida.</p> <p>Resultat Förslaget i 2024/15 antogs med en justering: "at a declaration greater than 8.0 m.s.⁻² in the direction of travel." Vad beträffar hänvisningen i ADR till serie 02 ska denna kvarstå. I tillägg kommer en tolkning att publiceras på FN:s hemsida som tydliggör att den övergångsperiod som ges i serie 02, vilken anger att serie 01 får tillämpas under viss tid, är tillämplig.</p> <p>Den del av förslagen som rör kameraövervakning behöver diskuteras ytterligare och beslut sköts fram till majmötet. Förslaget gällande automatisk stängning av säkerhetsventiler (9.2.4.5.3) antogs.</p>
<p>2024/16 (Storbritannien)</p> <p>INF.22 (Rysland)</p>	<p>9.7.6 Bakre skydd på fordon Storbritannien återkom med ytterligare ett förslag i syfte att förtydliga bestämmelserna, där de försökt anpassa texten till synpunkter från maj-mötet.</p>

INF.23 (Luxemburg)	<p>Övergångsbestämmelse föreslås som tillåter fortsatt användning av fordon som registreras eller tas i bruk före den 1 januari 2029, trots att de inte uppfyller bestämmelserna i 9.7.6 gällande från 2027.</p> <p>I Inf.22 ville Ryssland lyfta frågan om det finns ett behov av att ytterligare öka samarbete med WP.29 för att upprätthålla harmonisering mellan ADR och UN Reglemente 58.</p> <p>Luxemburgs dokument innehöll en fråga gällande gastankar försedda med ett serviceskåp, monterat i direkt anslutning till tanken. För att underlätta diskussionen gällande Storbritanniens dokument drog de dock tillbaka sitt dokument.</p> <p>Resultat</p> <p>Storbritanniens förslag antogs med en mindre ändring. Under mötet förtydligades innebörden av de föreslagna kraven i 9.7.6.2 för tippbara tankar och slamsugare. I de fall de inte kan uppfylla kraven gällande placeringen som anges i 9.7.6.1 får ett extra skydd (i tillägg till det underkörningsskydd som krävs enligt andra bestämmelser, R58) monteras på tanken. Detta ska utgöras av en metallprofil med ett böjmotstånd på minst 20 cm³. Det extra skyddet behöver inte uppfylla R58.</p>
2024/17 (BLEVE IWG genom Storbritannien) INF.16 OICA	<p>Rapport från arbetsgruppen om BLEVE</p> <p>Storbritannien informerade om arbetet inom arbetsgruppen (brandsläckningssystem för motorutrymmet samt termiska skärmar) och nästa steg. Arbetsgruppen gav även ett förslag på att införa tekniska krav som det termiska skyddet ska uppfylla och som vissa fordon ska utrustas med enligt 9.7.9.2</p> <p>Resultat</p> <p>Förslaget antogs. På grund av de nya fakta som OICA lade fram, vilka kom mycket sent och därför inte hann övervägas i tillräcklig utsträckning, framförde Sverige önskemål om att avvakta ett beslut till vårmötet. Majoriteten stödde dock förslaget med motiveringen att justeringar kan göras senare i de fall detta skulle visa sig nödvändigt. Ett relativt stort antal länder, däribland Sverige, lade dock ner sin röst, och några röstade emot.</p>

<p><u>2024/20 (Tyskland)</u></p>	<p>9.3.4.2 Materialval i EX/III-fordon Tyskland anser att bestämmelserna om materialval är otydliga – ett problem som lyfts flera gånger under åren och av flera länder, och det har även diskuterats inom en informell arbetsgrupp som leddes av Tyskland runt 2018.</p> <p>Tyskland ville nu förtydliga att materialkraven även innefattar golvet. De föreslår även en övergångsperiod där fordon som tillverkats före 2029 får fortsätta att användas.</p> <p>Resultat Det fanns visst stöd för intentionen med förslaget, men det finns många tveksamheter kring betydelsen av såväl befintlig skrivning som den som föreslogs av Tyskland. Flera länder ansåg dessutom att det är ett materials egenskaper som ska krävställas, inte vilket material som ska användas. Tyskland har genomfört olika materialtester de senaste åren i syfte att ta fram rimliga krav vad gäller material i EX/III-fordon. De överväger om de återigen ska väcka liv i den arbetsgrupp som legat i träda sedan 2018.</p>
<p>(b) Övriga förslag</p>	
<p><u>2024/11 (Storbritannien)</u></p>	<p>8.1.2 Dokument i förarhytten På WP.15 som hölls under hösten 2023 antogs ett förslag om att handlingar som ska medföras på transportenheten ska medföras i förarhytten. Storbritannien föreslog nu en mindre ändring som inte påverkar den svenska utgåvan.</p> <p>Resultat Förslaget, vilket inte påverkar den svenska utgåvan, antogs.</p>
<p><u>2024/12 (Finland)</u></p>	<p>5.4.3.4 samt 8.1.5.2 Varningsväst I samband med ett förslag 2016 noterade WP.15 att ordvalet för "varningsväst" skiljer sig åt mellan de olika språkutgåvorna. Eftersom en ändring skulle medföra justering av de skriftliga instruktionerna beslutades det dock att avvakta större/ fler ändringar till dessa instruktioner. Eftersom det nu har beslutats om ändringar i de skriftliga instruktionerna som relaterar till eldrift, föreslog Finland att en ändring av begreppet "varningsväst" nu görs.</p>

	<p>Då standarden EN ISO 20471, som 8.1.5.2 refererar till, anger ”high visibility clothing” (sv: “Skyddskläder med god synbarhet (varselklädsel…)”) föreslog Finland att samma begrepp används i ADR.</p> <p>Resultat</p> <p>Principiellt var stödet stort för detta förslag men flera delegationer, däribland Sverige, ansåg att det vore en fördel att förtydliga vilka typer av varningskläder som är tillåtna (byxor, jacka, väst, reflexsele etc), och att inte flera plagg som täcks av standarden krävs. Eftersom det finns liknande krav i RID överväger Finland att frågan förs över till Joint-mötet för diskussion.</p>
2024/14 (RID)	<p>8.2.2.7 Minsta tid för genomförande av examination</p> <p>ADR anger under vilken minsta tid som examinationen av förare ska pågå, där det anges minst 45 min för grundkurs + 30 min/specialkurs, samt 30 min för repetitionskurs + 20 min/specialkurs. IRU anser att en person som är väl förberedd kan genomföra examinationen på betydligt kortare tid och att en specificerad minimitid inte är relevant. De föreslog därför att sista meningen i 8.2.2.7.1.6 och 8.2.2.7.2.3 tas bort.</p> <p>Resultat</p> <p>Förslaget fick inget stöd. Dagens text syftar till att tillåta kandidaten tillräckligt med tid att genomföra examinationen och innebär inte att hela tiden måste användas. Texten främjar även att examinationerna genomförs på ett harmoniserat sätt.</p>
2024/21 (Tyskland)	<p>5.4.3.4 Skriftliga instruktioner, fotnot b</p> <p>I samband med ett förslag 2018, INF.22, uppmärksammade Tyskland WP.15 på en felaktighet i fotnot b till 5.4.3.4. De menar att fotnoten, som gäller krav på skyffel, brunnstätning och uppsamlingskärl, även ska gälla för etikettförslag 9A (litium-/litiumjonbatterier).</p> <p>Resultat</p> <p>Det var delade åsikter om Tysklands förslag. Flera stödde, medan Sverige med flera andra länder anser att nyttan med att medföra utrustningen (i synnerhet skyffel och uppsamlingskärl) är tveksam. Många batterier är så pass stora att det</p>

	<p>inte går att hantera på det sättet. Dagens text refererar dessutom endast till fasta ämnen och vätskor, inte föremål.</p> <p>Tyskland återkommer med ett förslag till nästa möte.</p>
2024/23 (Storbritannien)	<p>8.1.2.1 (d) Dokument på transportenheten</p> <p>I 8.1.2 så finns det krav på att fotolegitimation och intyg på ADR-förarutbildning ska medföras. Storbritannien föreslog att en anmärkning läggs till under 8.1.2.1 (d) enligt:</p> <p><i>“NOTE: Where a driver or a crew member is carrying their driver training certificate, a separate photographic identification document is not required.”</i></p> <p>Resultat</p> <p>Antogs inte. Förslaget fick inget stöd, och då främst av securityskäl.</p>
2024/24 (Storbritannien)	<p>1.1.3.6.2 Ta bort 8.3.4 från listade undantagen</p> <p>UK vill stryka 8.3.4 från uppräknningen under bestämmelserna för värdeberäknad mängd, där 8.3.4 nu är tillämpligt. 8.3.4 handlar dock om gnistfri ljuskälla, men samtidigt undantas kravet på utrustning vid transport som värdeberäknad mängd (8.1.5.2)).</p> <p>Resultat</p> <p>Antogs inte. Även om det inte finns krav på att utrustning ska medföras behöver sådana ljuskällor som tas med av andra skäl vara gnistsäkra.</p>
INF18 (OTIF)	<p>CV29</p> <p>Vid harmoniseringsmötet mellan ADR/RID/ADN och FN-rekommendationerna upptäcktes en skillnad mellan ADR och RID vad gäller organiska peroxider med UN 3101 – 2110. I RID har dessa tilldelats CW29 vilken anger att kollin måste stivas stående och det beslutades att CV29 ska införas för dessa UN-nummer i ADR. Samma krav borde dock gälla för organiska peroxider som kräver temperaturkontroll, UN 3111 – 3120. Dessa är inte tillåtna för transport på järnväg, men ändringen är relevant för ADR.</p>

	Resultat Antogs.
5. Tolkning av texter ADR	
2024/18 (Storbritannien)	7.2.4 V2 Vid en multimodal transport i container anger särbestämmelser V2 att ett EX/II-fordon får användas i stället för ett EX/III-fordon under vissa förutsättningar. UK tycker att samma möjlighet borde tillåtas för transport som endast går på väg. Resultat Dokumentet drogs tillbaka före mötesstart.
INE 15 (Sverige)	9.3.4.2 Metall som ingående material i EX/III-fordon Sverige ville få klargjort vad som gäller i de fall metall används i konstruktionen av ett EX/III-fordons lastutrymme. Resultat Det klargjordes att i de fall som hela eller delar av ett lastutrymme utgörs av metall (oavsett om metallen uppfyller kraven i den standard som anges i 9.3.4.2) utan annat isolerande material innanför eller utanför, ska denna metall täckas av ett annat material än metall som uppfyller den standard som anges i 9.3.4.2. Detta för att inte riskera ökad värmeöverföring till lastutrymmet, där 9.3.6 bl.a. anger att fordon ska vara tillverkade så att överskottsvärme inte utgör någon fara för lasten genom att temperaturen höjs över 80°C på lastutrymmets insida. Det klargjordes samtidigt att golvet inne i lastutrymmet får utgöras av metall (t.ex. i syfte att skydda mot slitage eller för ökad friktion för bättre lastsäkring).

<u>2024/19 (Storbritannien)</u>	<p>7.5.11 CV1 (1) CV (1) ställer krav på att lastning och lossning på allmän plats inom tättbebyggt område endast får ske efter tillstånd från behörig myndighet. Sker hanteringen utanför tättbebyggt område ska behörig myndighet normalt sett få förhandsmeddelande om detta.</p> <p>Storbritannien anser att denna typ av tillstånd ska utfärdas individuellt med bedömning från fall till fall – inte på generell basis. De ville nu veta hur övriga länder tillämpar denna bestämmelse.</p> <p>Resultat Flera länder, även Sverige, informerade om sitt godkännandeförfarande. Det fanns vissa tveksamheter till att kräva ytterligare administration eller detaljer kring dessa tillstånd då utrymmet att hantera dessa tillstånd hos flera länders tillståndsgivande myndigheter är mycket begränsat.</p>
<u>2024/22 (Storbritannien)</u>	<p>1.2.1 Definition av ”Medlem av fordonsbesättningen” Storbritannien ville höra hur andra länder tolkar definitionen av ”medlem av fordonsbesättningen” och vad ”drift” betyder för dem i sammanhanget med definitionen.</p> <p>Resultat Mötet instämde med Storbritanniens tolkning att en besättningsmedlem måste ha någon form av arbetsuppgift som kopplar till själva transportuppdraget, t.ex. lastning, lossning, övervakning etc.</p>
<u>INF.9 (Luxemburg)</u>	<p>1.1.3.1 (c) Luxemburg ville höra ländernas tolkning vad gäller tillämpningen av detta undantag. De anser att det går att tolka bestämmelsen på flera sätt, och vill nu höra om: (a) det är den person som ska utföra arbetsuppgiften som också är den som ska genomföra transporten (b) om svaret på föregående fråga är nej, så vill de höra hur ”intern distribution” tolkas. De förslår även att en tolkning läggs upp på FN:s hemsida.</p> <p>Resultat</p>

	Mötet ansåg att den som ska utföra arbetsuppgiften måste finnas med på fordonet. Om annan person inom samma företag förser en kollega som redan anlänt till arbetsplatsen med farligt gods är detta att anse som en intern distribution. Diskussionen bör dock även tas upp på Joint då samma text finns i RID.
6. Circular economy, sustainable use of natural resources and Sustainable Development Goals	
ECE/TRANS/344 (ITC)	Rapport från Inland Transport Committee och deras 86:e möte WP.15 informerades om ITC:s senaste möte.
ECE/TRANS/2024/6, Annex III	Inland Transport and Climate Change: Activities of the Inland Transport Committee and its Subsidiary Bodies, Annex III Submissions by the ITC:s Subsidiary Bodies to the Inland Transport Committee Strategy on Reducing Green house Gas Emissions from Inland Transport) Sekretariatet informerade om pågående arbete.
7. Programme of work	
Inga dokument under denna agendapunkt	
8. Any other business	
2024/13 (IRU) INF.10 (IRU) INF.20, Tyskland och CCNR	Standardisering av examinering av ADR-förare IRU ville att de ländernas frågor till ADR-proven standardiseras för att höja kvalitén på examinationen. De föreslog därför att en frågebänk skapas. IRU är beredda att driva arbetet men föreslår att det genomförs i en separat arbetsgrupp. Förslag till upplägg och struktur för arbetet redovisas i inf.10.

<p>INF 21 (Tyskland och CCNR)</p>	<p>Genom inf.20 och 21 informerade sekretariatet om CCNR:s arbete med en gemensam frågebank för transport på inre vattenvägar (ADN).</p> <p>Resultat</p> <p>Flera länder stödde IRU:s förslag att harmonisera examinationsförfarandet och skapa en gemensam frågebank. Andra länder som yttrade sig, däribland Nederländerna, Finland och Sverige, såg problem med ett sådant system då det bl.a. fortsatt kräver översättning och anpassning av frågor till nationellt examinationssystem.</p> <p>Det beslutades dock under mötet att diskussionerna skulle fortsätta i en informell arbetsgrupp, vars mandat ska beslutas om av WP.15 på det kommande mötet i maj. De länder som är intresserade av att forma ett förslag till mandat kommer att mötas under hösten.</p>
<p>2024/25 (Schweiz)</p> <p>INF 19 (IRU)</p>	<p>Gods med transportkategori 4 och gods utan restriktioner för transport genom tunnlar</p> <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>Schweiz tycker detta är motsägelsefullt och vill diskutera ett antal frågeställningar gällande transportkategori 4, tunnelrestriktionskod (E) samt (-) på mötet.</p> <p>Resultat</p> <p>Flera länder informerade om hur de tillämpar tunnelbestämmelserna inom sina länder. Majoriteten, däribland Sverige, har samma tolkning och tillämpning som framgår av IRU:s dokument. Schweiz tar med sig kommentarerna hem och överväger framtida förslag gällande sänkt mängdbegränsning för klass 1 (1.4 S) som idag ligger som transportkategori 4.</p>
<p>INF 13 (Belarus)</p>	<p>8.2.2.6.4 Tillsyn över ADR-utbildning</p> <p>Resultat</p>

	Flera länder informerade om de tillsyner som genomförts inom landet.
INF 14 (Belarus)	1.8.6.2.1 Övergångsbestämmelser för ackreditering av kontrollorgan – EN 17020 Belarus ville höra hur övriga länder tillämpar denna övergångsbestämmelse. Resultat Flera länder informerade om att deras ackreditering genomförs i enlighet med villkoren i övergångsbestämmelsen.
9. Election of officers	
Efter förslag från Luxemburg, omvaldes Ms. A. Roumier (Frankrike) till ordförande och Mr. A. Simoni (Italien) till vice ordförande för det kommande arbetsåret.	
10. Godkännande av rapporten	
Mötet gick igenom och godkände rapporten.	