



Svensk rapport

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

114th session of the Working Party on the Transport of Dangerous Goods, WP.15, 6-10 November 2023, 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:

22 nationer (plus 8 nationer enligt para.11 terms of ref) samt 8 internationella intresseorganisationer inom ADR-området deltog på mötet.

Följande nationer deltog: Belarus, Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Lettland, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Norge, Portugal, Rumänien, Ryssland, Schweiz, Slovakien, Spanien, Storbritannien, Sverige, Turkiet, Tyskland, Ungern och Österrike.

Representanter från följandeländer deltog också, på grundval av paragraf 11, Terms of reference of ECE:

Algeriet, Egypten, Iran, Jordanien, Libanon, Marocko, Saudiarabien och Zimbabwe. Marocko deltog som fullvärdig medlem vad gäller frågor relaterade till ADR-överenskommelsen rule 1 (b), Rules of procedure of the Working Party.

Följande internationella intresseorganisationer deltog: European Chemical Industry Council (CEFIC); 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 Federation of Waste Management and Environmental Services (FEAD), Fuels Europe samt International Association of Dangerous Goods Safety Advisers (IASA). Representanter från The EuroMed project deltog också.

Utöver ovanstående deltog även en representant från Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF). EU-Kommissionen var representerat.

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

1. Fastställande av dagordning Ordförande: Ms A. Roumier (Frankrike)	
/263 (Sekretariatet) INF.13 (Sekretariatet)	Provisorisk agenda för 114:e mötet
/263/Add.1 (Sekretariatet)	Lista över dokument
/190/Add.1 TRANS/WP.15/262 (Sekretariatet)	Terms of reference and rules of procedures Rapport från möte med WP.15 maj 2023
ECE/TRANS/WP.15/326 samt Corr.1 och 2	ADR 2023

2.85:e mötet med Inland Transport Committee

[ECE/TRANS/328](#) och [Add.1](#)

[ECE/TRANS/2023/4/Rev.1](#) (ITC Sekretariatet)

[ECE/TRANS/WP.15/2023/7](#) (WP.15 Sekretariatet)

WP.15 antog det föreslagna reviderade uppgifterna med texten inom hakparentes och med ett tillägg för att hänvisa till samarbetet med WP.24. Förslaget kommer att skickas till det 86:e mötet med ITC för beslut.

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. 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 länder, vilket innebär att det saknas underskrift från 14 länder innan det kan träda ikraft.

ADR på arabiska

EuroMed TSP informerade om statusen vad gäller arbetet att översätta ADR till arabiska. Det är nu 1,5 år sedan arbetet påbörjades. Det har varit problem med översättarna vilka har blivit instruerade att utgå från FN-rekommendationerna på samtliga ställen där texten är densamma. Detta har dock inte gjorts vilket har medfört att de fått göra om en stor del av arbetet. Ett nytt utkast till Bilaga A färdigställdes dock i juni 2023 vilken nu har skickats för synpunkter och färdigställande. Bilaga B beräknas bli färdigt för synpunkter denna vecka.

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

[TRANS/WP.15/AC.1/2023](#)
och [Add.1](#) (Sekretariatet)

De ändringar som antagits av Joint-mötet vid deras senaste möten gicks igenom.

Resultat:

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

Majoriteten av de ändringar som antagits av Joint i INF.5 Rev.1 antogs. Vissa ändringar har införts och några texter behölls inom hakparentes för att slutligt omhändertas vid WP.15: möte i april.

INF.7 (Frankrike)	Resultat: Förslaget gällande avfall som innehåller asbest antogs med några redaktionella ändringar, samt med de ändringar som föreslogs av Frankrike genom INF.7.
INF.14 (FEAD)	Transport av avfall i innerförpackningar som packas tillsammans i ytterförpackningar Vid uppsamling av diverse avfall finns oftast bara godkända innerförpackningar tillgängliga, men vilka skiljer så pass i sitt slag att det inte går att hitta en ytterförpackning som är godkänd för samtliga innerförpackningar som kan behöva lastas däri. Frågan har diskuterats både på Joint och av arbetsgruppen för avfall. Text har antagits av Joint, men inom hakparentes för att slutligt diskuteras av såväl WP.15 som av RID-mötet. Joint beslutade då att FEAD skulle skicka ett informellt dokument till respektive möte för att beskriva problemet. Resultat: Förslaget antogs.
INF.16 (OTIF)	1.8.3.11 (b) OTIF föreslog att justera andra strecksatsen: "- allmänna bestämmelser för förpackningar, tankar och tankcontainrar (slag, kodning, märkning, konstruktion, första och återkommande kontroll), Detta efter tankcontainrar omfattas av definitionen för tank. Resultat: Förslaget antogs.
5. Förslag till ändringar i ADR	
(a) Konstruktion och godkännande av fordon	

2023/8 (Ryssland)	9.7.8 Elektrisk utrustning 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. I den här paragrafen hänvisas specifikt till FL-fordon, medan paragrafen efter, som reglerar utrustning utanför zonerna 0 och 1 så ser texten mer generellt hållen ut. Dvs FL anges inte och man kan därför uppfatta texten som att den även gäller för AT. 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. Ryssland föreslog därför att texten förtydligas. Resultat: Förslaget stöddes enhälligt och antogs. Eventuellt kan följdändringar behöva ses över i 9.7.8.1 efter ändringar i del 9 som WP.15 förväntas ta beslut om vid nästa möte.
2023/12 (Storbritannien)	9.1.3.0 Certifikat om godkännande av fordon I takt med den ökade digitaliseringen har det uttryckts önskemål/behov av att tillåta fordonscertifikat i elektronisk form. Det är i dagsläget endast tillåtet att medföra certifikatet som pappersoriginal. Storbritannien lyfte frågan vid förra mötet och återkom nu med ett förslag de mot bakgrund av de synpunkter som inkommit beaktat faktorer så som kostnader, miljö samt riskerna för förfalskning. Resultat: Principen och förslaget fick stort gehör, men mer arbete behöver göras för att kunna säkerställa äktheten på ett certifikat, vilket är särskilt svårt för internationell trafik. UK återkommer med reviderat förslag vid kommande möte.

2023/13 (Storbritannien) INF.22 (CLCCR)	9.7.6 Bakre skydd på fordon Vid flera tidigare möten har förslag förts fram att förtydliga texten gällande det avstånd som krävs för montering av stötfångare på tankfordon och hur detta ska mätas upp. Efter att diskussioner återigen fördes vid majmötet hade nu Storbritannien utarbetat ett förslag tillsammans med Nederländerna. För att förtydliga vilka krafter som själva bumpen ska klara föreslogs att 9.7.6 hänvisar till att rev. 3 av UN Regulation No. 58 (Rear Underrun Protection Device) ska gälla som är en vedertagen teknisk standard. Ingen utrustning som kan skada tanken vid en olycka ska finnas (som kameror, steg etc). Tre olika avstånd från tankens bakre del föreslogs samt några undantag under vissa villkor. Resultat: Flera länder, däribland Sverige, anser att förslaget blir för komplicerat och att det inte är tillräckligt tydligt för att säkerställa en harmoniserad tolkning. Det är även önskvärt med illustration. UK återkommer med ett reviderat förslag nästa möte.
2023/14 (Nederländerna) samt INF.3 INF.15	Kap. 9.2 Rapport från arbetsgruppen för el-/vätgasdrivna fordon Arbetsgruppen föreslår vissa krav i syfte att tillåta eldrift för FL-fordon. För drift med komprimerad vätgas föreslogs att bestämmelserna i UN Regulation No. 134 ändringsserie 02 tillämpas, och för kyld kondenserad vätgas tillämpliga tekniska krav i GTR Global Technical Regulation 13 Phase 2. Utöver detta föreslogs vissa tilläggskrav i syfte att öka säkerheten med hänsyn tagen till lastens egenskaper. Resultat: Mötet antog de texter som föreslog genom 2023/14, med några ändringar samt att vissa delar behölls inom hakparentes för diskussion och eventuellt beslut vid nästa möte. Målet är att genom 2025 års utgåva av ADR tillåta eldrift även för FL-fordon, vätgasdrivna bränsleceller för AT- och FL-fordon samt vätgasdrift för AT- och FL-fordon med förbränningsmotor.
ECE/TRANS/WP.15/262 (Sekretariatet) INF.25 (OICA)	9.2.2.8 [De-energizing electrical circuits] Vid förra mötet antogs ändringarna i dokument 2023/4. 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. Resultat: Efter förslag från Tyskland och UK justerades OICA:s förslag och antogs enligt följande: “9.2.2.8.1.3 Features to enable the de-energization of the electrical circuits shall be designed so that they can be operated when the vehicle is stationary.”
INF.4 (Finland)	9.8.4 Stabilitet hos MEMU:s 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 föreslog att samma förtydligande görs i 9.8.4. Resultat: Förslaget antogs enhälligt.
INF.8 (Nederländerna)	1.2.1 Definition av ”closed vehicle” Nederländerna tycker definition i kap. 1.2 för slutet fordon är otydlig och kan tolkas som att t.ex. en trailer med gardinsida får användas. De föreslog därför att förtydliga definition. Resultat: Förslaget fick principiellt stöd men ansågs inte tillräckligt tydligt. Liknande text finns även i RID varför förslaget först behöver diskuteras på Joint. Nederländerna förbereder ett dokument till kommande Joint-möte.
INF.10 (Nederländerna)	9.2.1.1 Tolkningsfråga gällande tankar för AT-fordon Bestämmelserna i 9.2.4.3 – 9.2.4.5 gäller inte för AT-fordon. Holland menar att detta kan betyda: - att det inte finns några bestämmelser för hur en AT-tank ska konstrueras och därför kan vilken tank som helst användas, under förutsättning att ev. bestämmelserna i respektive land följs. som styr hur en AT-tank, eller - att det inte är tillåtet att utrusta ett AT-fordon med tankar eller behållare

	Resultat: Mötet var enigt om att tabellen behöver ses över. Uppgiften läggs in i mandatet för arbetsgruppen för elfordon.
INF.12 (Nederländerna)	9.2.3.2 Regenerativt bromssystem Holland föreslog att 9.2.3.2 utnyttjas till att införa nya bestämmelser om att fordon med regenerativt bromssystem ska vara utrustade med ett kontrollsystem som genom ruttavläsning, innan påbörjad färd, kan bedöma i vilken utsträckning det regenerativa bromssystemet kan användas, i syfte att minimera användningen av de vanliga bromsarna (friktion). Resultat: WP.15 informerades om att de krav som utarbetats av WP.29 för tillsatsbromsar för fordon med regenerativa bromssystem baseras på två system, ett utan ruttplaneringssystem och ett med ett ruttplaneringssystem, vilket förutser batteriets laddningsnivåer i förhållande till de nedförsbackar som finns längs den planerade rutten. Nederländerna beaktar de synpunkter som inkommit och återkommer nästa möte med ett reviderat förslag.
INF.17 (Spanien)	9.7.9 Brandsläckningssystem för FL- och EX/III-fordon BLEVE-arbetsgruppen lämnar här ett förslag till bestämmelser gällande det släcksystem som ska monteras i motorutrymmet för att undvika BLEVE. Förslaget har tagits fram av experter inom svenska RISE. Arbetsgruppen ville nu ha synpunkter på texten som sedan kommer diskuteras i AG i januari, och sedan på WP.15 i april. Förslaget har inte markerat ändringar, men följande texter är helt oförändrad: 9.7.9.1 – 9.7.9.2 (a) – (c). Anmärkningen efter (c) är borttagen. Resterande text är ny. Resultat: Mötet ansåg att bestämmelser för brandsläckningssystem bör införas i ADR i väntan på att WP.29 antar ytterligare bestämmelser i UN Reglemente 107. Spanien återkommer med ett officiellt förslag till nästa möte på BLEVE-arbetsgruppens vägnar.
INF.18 (Tyskland)	9.2.2.8 Huvudströmbrytare

	9.2.2.8.3 anger att strömmen ska brytas inom 10 sekunder från det att den aktiverats genom strömbrytaren. I de fall kameraövervakning installerats på EX/III resp. FL-fordon ska dessa uppfylla R 46, som i sin tur kräver att övervakningssystemet ska slås av först 120 sekunder efter att motorn stängts av, vilket betyder att systemet ska uppfylla kraven för ständigt spänningssatta kretsar i 9.2.2.9 (vilket är komplicerat). R 46 kräver vidare att föraren ska erhålla information om att övervakningssystemet inte längre är i drift. Tyskland undrade om detta är acceptabelt med hänsyn till kraven i 9.2.2.8.3. Resultat: Tyskland förbereder ett dokument till WP.29. WP.15 kan då även informera sina kontrollorgan om den fråga som lyfts i INF.18.
(b) Övriga förslag	
<u>2023/9 (Ryssland)</u>	Förbränningsvärmare 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. I UN Reglemente 122 är definitionen för förbränningsvärmare identisk med den i ADR, men i R 122 så beskrivs användningsområdet 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 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. Ryssland föreslog att definitionen i kapitel 1.2 kompletteras med att beskriva användningsområdet. Resultat: Åsikterna skiljde sig åt gällande förslaget att justera definitionen för förbränningsvärmare i ADR. Ryssland beaktar de synpunkter som inkommit och återkommer med ett reviderat förslag.

2023/10 (IRU) INF 24 (Sverige)	5.4.0 Transportdokumentation 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. IRU menar att detta skulle innebära ett enormt problem rent praktiskt och vill fortsätta diskussionen med WP.15. Sverige ser att det nya kravet kan innebära en betydande administrativ börda och föreslog därför att inte hänvisa till att lasten i respektive fordon, samt identiteten på själva fordonet, ska kunna utläsas i godsdeklarationen, utan istället vilken last som finns på hela transportenheten. Resultat: Mötet antog den text som redan beslutats av Joint för 5.4.0.2 (se INF.5 Rev.1) vilket även överensstämmer med förslag 1 i IRU:s dokument. Då flera länder såg att det kan finnas en risk att den nya bestämmelsen kan innebära vissa anpassningar för branschen, som t.ex. justeringar av datasystem, kommer frågan om en övergångsperiod att diskuteras vid nästa möte med WP.15. Sveriges förslag fick relativt litet stöd, bland annat med hänvisning till den guideline som utarbetats av telematikarbetsgruppen under Joint.
2023/11 (Nederländerna)	8.1.2 Dokument som ska medföras på transportenheten 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 ville därför ändra lydelsen så att texten istället hänvisar till att dokumentationen ska förvaras i förarhytten. Resultat: Förslaget antogs med vissa ändringar som föreslagits av sekretariatet.
2023/16 (IASA)	1.3.1 Utbildning av fordonsbesättningen vid transport av begränsad mängd

	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. IASA tycker detta kan uppfattas som att samtliga inblandade i en transport av begränsad mängd ska ha utbildning, utom fordonsbesättningen, vilket vore orimligt. De föreslog därför att 3.4.1 (h) kompletteras med hänvisning till 8.2.3. Resultat: Förslaget antogs enhälligt.
2023/17 (IASA)	5.4.1.4 Språket i godsdeklarationen IASA anser att de språkrav som ställs vad gäller godsdeklarationen innebär merkostnader pga att underhåll och anpassning av datasystem. De vill att språkravet 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. Resultat: Förslaget fick relativt lite stöd, och bland andra opponerade sig EU-Kommissionen med hänvisning till att direktivet kräver att länderna ska tillämpa bestämmelserna i ADR och RID även för nationell transport. Detta betyder att deklARATIONEN skulle få förekomma på endast ett av de angivna språken även vid en nationell transport, trots att det inte är ett officiellt språk i landet. Förslaget drogs tillbaka.
INF 9 (Nederländerna)	7.5.7.5 samt 8.3.3 Godkännande för medlemmar i fordonsbesättningen att öppna förpackningar Nederländerna anser att det finns vissa specifika fall där det ställer till problem i de fall fordonsbesättningen inte får öppna ett kolli, t.ex. vid leveransförsäljningar där en delleverans ska lämnas av. De föreslog därför att lägga till en anmärkning i 7.5.7.5 och som medger detta under förutsättning att behörig myndighet har statuerat villkoren.

	Resultat: Förslaget stöddes inte. Om Nederländerna anser att behov föreligger kan detta regleras genom nationellt undantag.
INF.11 (FuelsEurope)	Märkning av tankfordon med UN 1202, 1203 och 3475 När ovanstående ämnen transporteras samtidigt på tankfordon med fackindlad tank ska fordonet ha orange skyltar fram och bak och dessutom numrerade skyltar vid varje tankfack. Många tankar är inte utrustade för att ha en skylt vid varje tankfack utan dessa sätts istället vid på slanghållaren, vilket inte nödvändigtvis är framför relevant fack. Detta innebär att fordonets märkning inte överensstämmer med 5.3.2.1.2 i ADR. För att underlätta skyltningen för transportörerna, men också 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 endast behöver förses med numrerad skylt för UN 3475 fram och bak. Resultat: Majoriteten av de som yttrade sig stödde förslaget. Fuels Europe återkommer med ett officiellt förslag i april.
INF.16 (Nederländerna)	4.3.2.7.1 Faktisk hålltid Vid senaste mötet med Joint diskuterades den faktiska hålltiden, där man kom fram till att det i praktiken är svårt att beräkna rätt hålltid. För isolerade tankar som under normala transportförhållanden hanteras korrekt så pratar vi om en hålltid på flera veckor snarare än dagar. Fasta och avmonterbara tankar samt batterifordon undantas från kraven gällande hålltid genom 4.3.3.5 eftersom transportsträckorna normalt sett är korta, och dessutom finns också en förare närvarande. Nederländerna anser att det vore rimligt att även undanta tankcontainers och UN-tankar som endast transporteras på väg utan multimodal transport. Nederländerna föreslog därför att föra in två anmärkningar för detta syfte i 4.2.3.7.1 respektive 4.3.3.5. Resultat:

	Nederländerna kommer skicka ett förslag till Joint som syftar till att undanta UN-tankar och tankcontainrar i vägtransport från kravet på att beräkna den faktiska hålltiden. Beroende på utfallet i Joints tankarbetsgrupp kan sedan en ändring antas vid nästa möte med WP.15, för ikraftträdande 2025.
INF 21 (Ungern)	5.1.5.5 Förslag till korrigering av tabellen, kollin med fissilt ämne, och hänvisningen till 6.4.22.5 Resultat: Förslaget antogs.
6. Tolkning av texter i ADR	
2023/5 Rev.1 (Sekretariatet)	ADR:s tillämpningsområde 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. Mot bakgrund av den diskussion och de synpunkter som framkom vid förra mötet med WP.15 hade sekretariatet tagit fram ett nytt underlag för fortsatta diskussioner. Resultat: Flera länder, däribland Sverige, redogjorde för vilka fordon som omfattas av bestämmelser för transport av farligt gods i sitt land, och i vilken omfattning. De länder som ännu inte delat denna information ombads att göra detta till nästa möte. Liknande diskussioner har förts inom ICAO, där riktlinjer tagits fram för användandet av drönare. WP.15 var enigt om att framöver arbeta med att anpassa bestämmelserna för olika typer av fordon (cyklar, mikromobilitetsfordon etc.) som i dagsläget inte omfattas av ADR, för att sträva efter harmonisering även för nationell transport.

INF 20 (Ungern)	4.1.1.15 Plastförpackningar 5 år Ungern ville veta vad som avses med skrivning i 4.1.1.15 och att plastförpackningar normalt sett får användas i 5 år. Resultat: Mötet instämde i tolkningen att den längsta tillåtna användningstiden för en plastförpackning är 5 år från tillverkningsdatum, såvida inget annat anges: Det kan dock ha skrivits in en kortare tid i godkännandecertifikatet eller genom en förpackningsinstruktion. En längre tid kan medges genom av kontrollorganet, vilket har hänt men endast under vissa villkor. Det är dock inte helt tydligt om det är behörig myndighet (kontrollorganet) i det land som har godkänt förpackningen eller behörig myndighet i det land där förpackningen används. Denna fråga kommer att diskuteras i den arbetsgrupp under Joint som ser över betydelsen av "behörig myndighet".
INF 23 (Finland)	5.4.1.4.2 Kopia av godsdeklaration när lasten fördelas på flera transportenheter Resultat: Texten är gammal och tillhörde bestämmelserna för klass 1 innan omstruktureringen av ADR. I samband med den nuvarande strukturen flyttades bestämmelsen till de allmänna bestämmelserna och gäller för alla ämnen. Dess bakgrund är dock med största sannolikhet ämnad för transport i konvoj. Finland återkommer med ett officiellt förslag för förtydligande och överväger även om det bör till Joint-mötet.
INF 26 (Malta)	Certifikat för godkännande av fordon Malta importerar begagnade fordon som är godkända enligt del 9 i ADR. Dessa har certifikat om godkännande som är giltiga. Malta ville veta om de måste utfärda ett nytt certifikat för att det ska innehålla korrekt uppgifter om ägare, samt det nya registreringsnumret. 9.1.3.2 anger att de ska godtas i alla länder så länge som själva certifikatet är giltigt. Påverkar ägarbytet giltigheten? Resultat:

	Enligt 9.1.3.2 ska certifikat om godkännande av fordon som är giltigt och som utfärdats av ett ADR-land även godkännas av övriga ADR-länder. I de fall ett fordon importeras av ett land så sker dock en nyregistrering, vilken medför att ett nytt certifikat måste utfärdas i det land till vilket ägaren har importerat fordonet.
7. Circular economy, sustainable use of natural resources and Sustainable Development Goals	
2023/15 (Sekretariatet) Se paragraferna 18–20 WP.15 antog en ändring av sitt arbete vad gäller de dokument som ska diskuteras på mötena. I möjligaste mån ska det framgå under ”Justification” vilka kopplingar som finns till målen för hållbar utveckling och den cirkulära ekonomin.	
8. Programme of work	
2023/15 (Sekretariatet) INF.6 (Sekretariatet)	Efficiency and methods of work of the Working Party WP.15 antog agendan inför nästa möte vilket är tidigarelagt till den 2–5 april 2024. En konsoliderad lista över alla ändringar färdigställs av sekretariatet. Beträffande antal möten och mötesdagar kommer dessa att bibehållas. Detta med tanke på den utveckling som sker vad gäller nya drivmedel, nya fordonstyper och annan relaterad teknisk utveckling där ADR behöver anpassas.
9. Any other business	
En representant från the World Bicycle Industry Association (WBIA) och the Confederation of the European Bicycle Industry (CONEBI) presenterade deras pågående arbete och anmälde sitt intresse att delta i ytterligare möten med WP.15. En ansökan om deltagande kommer att iordningsställas inför nästa möte genom ett officiellt dokument.	
10. Election of officers for 2024	

I enlighet med kapitel V i the Rules of Procedures of the Working Party, se [ECE/TRANS/WP.15/190/Add.1](#), valdes ordförande samt vice ordförande för arbetsåret 2024 efter förslag från Luxemburg:

Ordförande: Ms A. Roumier (Frankrike), vice ordförande Mr. A. Simoni (Italien)

11. Adoption of the report

Rapporten antogs.