



Svensk rapport

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

117th session of the Working Party on the Transport of Dangerous Goods, WP.15, 6-8 May 2025, 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

Observera att förteckningen kan vara ofullständig då ingen färdig lista kunde upprättas under mötet. En fullständig deltagarförteckning kommer att publiceras genom den officiella rapporten, se länk ovan:

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

Nationer: Danmark, Finland, Frankrike, Italien, Lettland, Luxemburg, Nederländerna, Norge, Polen, Ryssland, Schweiz, Spanien, Storbritannien, Sverige, Turkiet, Tyskland, Ungern, Belarus och Österrike.

Internationella intresseorganisationer: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA), International Road Transport Union (IRU), International Association of the Body and Trailer Building Industry (CLCCR), European Industrial Gases Association (EIGA).

Dessutom deltog en representant från Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF).

1. Fastställande av dagordning	
/270 (Sekretariatet) INF.5 (Sekretariatet)	Provisorisk agenda för 117:e mötet
INF.15/Rev.1 (Sekretariatet)	Tidtabell för mötet
INF.1	Lista över dokument
INF.2	
/270/Add.1 (Sekretariatet)	Terms of reference and rules of procedures Rapport från möte med WP.15 november 2024
/190/Add.1 TRANS/WP.15/269 (Sekretariatet)	ADR 2025
ECE/TRANS/WP.15/326 samt Corr.3 och 4	

2.87:e mötet med Inland Transport Committee

WP.15 kommer informeras om det arbete som sker inom ITC och de beslut som fattats vid deras 87:e möte.

Resultat:

Rapporten var inte tillgänglig vid tidpunkten för mötet. Sekretariatet gav en kort information baserad på rapportutkastet. På grund av budgetkrisen har det inte varit möjligt att tillhandahålla den översättning av ADR till arabiska som varit planerad.

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.

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.

[INF.8 \(Makedonien\)](#) informerar om att de har reviderat sin förlaga till ADR-intyg. ADR-intyget finns publicerat på FN:s hemsida tillsammans med det gamla under den tidsperiod som båda kan förekomma.

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

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

[INF.3 \(Sekretariatet\)](#)

[INF.9 \(Sverige\)](#)

Beslut tagna av Joint-mötet mars 2023 gicks igenom av WP.15, inklusive ett relaterat förslag från Sverige i INF.9.

Resultat:

Sveriges förslag i INF.9 antogs efter att ”net weight” justerats till ”net mass”. Datumet kvarstår inom parentes för beslut vid novembermötet. Antagna texter från Joint i INF.12 antogs utan ändringar, men där vissa hakparenteser kvarstår för beslut vid nästa möte i november.

5. Förslag till ändringar i ADR	
(a) Konstruktion och godkännande av fordon	
<u>2025/1 (Tyskland)</u>	UN Reglemente 46, system för trafikövervakning Tyskland föreslog att nya bestämmelser införs (8.3.9 samt 9.2.2.8) för att tillåta system för kameraövervakning av trafik (CMS). Dagens bestämmelser om strömbrytning innebär att strömmen ska vara bruten inom 30 sekunder från det att reglaget har aktiverats. För att föraren ska kunna nyttja trafikövervakningen, och ges rimligt tid till detta, ska ett reglage/en kontrollfunktion installeras utanför förarhytten så att CMS förblir aktivt när föraren har lämnat hytten. <i>CMS ska uppfylla kraven i UN Reglemente 46 (Uniform provisions concerning the approval of devices for indirect vision and of motor vehicles with regard to the installation of these devices).</i> Resultat: Gällande förslaget i punkt 7 i detta dokument, antogs istället motsvarande förslag från IWG-arbetsgruppen, dokument INF.13, punkt 11. Förslaget gällande del 8 (punkt 8 och 9 i dokument 2025/1) behövde förtydligas och ytterligare arbete behöver göras, bl.a. med hänsyn till UN Reglemente 48. Förslaget gällande 9.2.2.8.2 antogs och en fotnot kommer införas.
<u>2025/4 (OICA)</u>	9.2.4.4.1 – Elektrisk drivlina 9.2.4.4.1 anger bl.a. att fordonet ska ge externa varningssignaler när det är stillastående. OICA ville ha en officiell tolkning av WP.15 av begreppet ”stillastående” (eng. ”stationary”) och med en hänvisning till UN Reglemente nr. 100. Resultat: Mötet instämde i OICA:s förklaring och åsikt. Mötet beslutade att ett förtydligande skulle införas i en fotnot, i tillägg till en tolkning på FN:s hemsida, för bättre tillgänglighet.

INF.11 (Storbritannien och Nordirland)	Användning av självkörande fordon (ADS) ADR är inte anpassat för den utveckling som skett där fordon utan förare nu blir allt vanligare. Storbritannien ser en risk för att bestämmelserna kan tolkas som att ADS tillåts. De anser vidare att det kan finnas betydande risker som måste övervägas innan denna typen av fordon tillåts för farligt gods och välkomnar därför en diskussion för om ett klargörande behöver göras i ADR. De föreslog att frågan diskuteras i en informell arbetsgrupp. Resultat: Mötet bekräftade att dagens bestämmelser inte är anpassade för ADS-fordon, och flera ansåg att det i dagsläget inte heller är lämpligt. Utvecklingen går dock snabbt och en översyn av bestämmelserna kan behöva påbörjas. Sekretariatet ser över möjligheterna att bjuda in en representant från WP.29 till nästa möte i november för att diskutera utvecklingen.
INF.13 (IWG)	Rapport från arbetsgruppen om elektriska fordon Rapportering om pågående arbete gällande eldrift och vätgasdrift för EX-fordon. Kort information gavs från ordföranden av arbetsgruppen (se INF.13) Resultat: Efter vissa justeringar antogs förslagen från arbetsgruppen, men där vissa delar sattes inom hakparentes för övervägande och beslut vid nästa möte med WP.15.
INF.6 INF.18 (OICA)	Rapport från den informella arbetsgruppen för att minska risken för BLEVE Den informella arbetsgruppen för att minska risken för BLEVE har fortsatt dess arbete med "automatiskt brandsläckningssystem" (9.7.9.1) och termiskt skydd (9.7.9.2). Sådana anordningar kommer att vara obligatoriska för alla nya FL- och EX/III-fordon från och med den 1 januari 2029 (se 1.6.5.23 till 1.6.5.25). Resultat:

	WP.15 bekräftade att arbetsgruppen för BLEVE genomför ytterligare ett möte innan nästa möte med Joint, där OICA:s information i INF.18 kommer att diskuteras. Storbritannien bad de delegationer som har synpunkter att skicka dessa på förhand.
(b) Övriga förslag	
<u>2025/3 (Schweiz)</u> <u>INF.17 (Frankrike)</u>	Transport i tunnlar av föremål tillhörande 1.4 S Vid förra mötet lyfte Schweiz frågan om UN-nummer som har tilldelats restriktionskod (E) för tunnlar, men transportkategori 4 som s.k. värdeberäknad mängd”. Dessa ämnen kan transporteras enligt 1.1.3.6 och omfattas då inte alls av tunnelrestriktionerna. Schweiz återkom nu med två olika förslag som båda syftar till att begränsa passage genom tunnlar för sådana ämnen tillhörande 1.4 S genom att antingen: - ändra ämnenas transportkategori till 3, <i>eller</i> - behålla transportkategori 4, men införa krav på orangefärgad skylt från 1000 kg nettovikt. Resultat: Några länder, däribland Sverige, ansåg att de ämnen tillhörande 1.4 S som berördes av Schweiz dokument bör studeras närmare. Medan vissa ämnen kanske kan ligga kvar i transportkategori 4 kan det finnas skäl att justera transportkategorin för andra ämnen, inte minst ur transportskyddssynpunkt då exempelvis sex av dessa ämnen har hög riskpotential från 0 kg. Schweiz ska överväga mötets synpunkter och återkommer med ett reviderat förslag till antingen WP.15 eller Joint.
<u>2025/6 (Sekretariatet)</u>	5.4.1.1.3.1 Ändring av franska utgåvan Sekretariatet ville ändra det sista exemplet i den franska utgåvan för att harmonisera lydelsen med den engelska respektive den ryska utgåvan. Resultat: Förslaget antogs.

INF.4 (Sekretariatet)	Termer som används i ryska utgåvan Ryssland presenterade sekretariatets dokument där två förslag från Ryssland återgavs gällande termerna ”tunnel ” och ”godkännande (av fordon)” i den ryska utgåvan. Resultat: Förslagen antogs.
INF.5 (EIGA) INF.16 (Norge) INF.19 (Norge)	8.1.2 Handlingar som ska medföras på transportenheten Enligt 8.1.2.2 ska även certifikatet om godkännande av fordon för transport av farligt gods medföras i förarhytten. Detta kan leda till problem då certifikat kan lätt tappas bort exempelvis när trailer eller släp byter dragfordon eller kopplas bort vid avslutad transport. EIGA föreslog att fordonscertifikatet ska undantas från kravet att det måste medföras i förarhytten. Resultat: Norges förslag i INF.19 antogs med vissa ändringar. UK, Sverige och Norge arbetar fram ett multilateralt avtal för att täcka upp perioden fram till ADR 2027.
6. Tolkning av texter ADR	
2025/5 (CLCCR)	1.1.3.7 Transport av elektriska lagrings- och produktionssystem Det blir allt vanligare att fordon har försetts med utrustning som drivs av litiumjonbatterier, som t.ex. lyftanordningar, kranar och pumpar för godshantering. Liksom i 1.1.3.2 (a) och 1.1.3.3 (a) anger undantaget i 1.1.3.7 att det farliga godset ska vara till för fordonets framdrivning eller drift av dess utrustning. Det är dock oklart i 1.1.3.7 om detta endast avser utrustning som används under transporten. CLCCR ville veta om 1.1.3.7 även undantar elektriska lagringssystem som är avsedda för utrustning som är monterad på fordonet, och som är avsedd för användning vid transportens slutdestination. Resultat:

	Texten finns även i RID och ADN och diskussionen skjuts därför över till Joint och arbetsgruppen för batterier. Den ursprungliga avsikten med texten behöver också kontrolleras för att se om det var tänkt att kraven skulle överensstämma med 1.1.3.2 (a) respektive 1.1.3.3.
<u>2025/7 (Ryssland)</u>	9.1.3.5 Certifikat om godkännande av fordon för transport av farligt gods I punkt 5 i certifikatet om godkännande av fordon för transport av farligt gods ska namn och företagsadress för transportör, användare eller ägare anges. Enligt anmärkningen på certifikatet ska det återlämnas till utfärdaren när fordonet tas ur drift, om fordonet överläts till annan transportör, användare eller ägare enligt vad som anges i punkt 5. Ryska myndigheter har diskuterat om certifikatet måste återlämnas till utfärdaren om fordonet används tillfälligt av en transportör som inte finns angiven i punkt 5. Ryssland ville höra mötets synpunkter på vad som i begreppet ”användare” som nämns i certifikatet under punkt 5. Resultat: Flera ansåg att det är svårt att ge ett tydligt svar då detta tillämpas på olika sätt i länderna, men också p.g.a de olika situationer som finns (t.ex. där en part kan vara ägare, medan en annan nyttjar fordonet). De guidelines som finns publicerade på FN:s hemsida behöver kompletteras för att förtydliga detta. Ryssland erbjöd sig att återkomma med ett officiellt förslag i november i syfte att förtydliga vad som gäller.
<u>2025/8 (Ryssland)</u>	9.2.2.8 Strömbrytning och 9.2.2.9 Ständigt spänningssatta kretsar. FL-fordon ska enligt tabellen i 9.2.1 uppfylla kraven på strömbrytning i 9.2.2.8 och ett reglage för strömbrytning ska vara installerad i förarhytten och vara tydligt märkt. Om reglagen är elektriska ska kretsarna uppfylla kraven i 9.2.2.9. Enligt 9.2.2.9. ska den elektriska utrustningen uppfylla krav IEC 60079. Vid vägkontroller kräver vissa myndigheter i Ryssland att FL-fordon ska ha den märkning som krävs enligt IEC 60079 ska finnas på den elektriska utrustning för strömbrytning som finns installerad i förarhytten. Ryssland ville höra mötets synpunkter kring detta. Resultat: Reglaget för strömbrytning är inte ständigt spänningssatt och behöver därför inte förses med någon märkning.

7. Circular economy, sustainable use of natural resources and Sustainable Development Goals

WP.15 konstaterade att det pågående arbetet gällande elektriska fordon går i linje med åtgärd nr. 31 i ITC's Decarbonisation Strategy Action Plan: « Ensure the safe and secure deployment of low- and zero-carbon medes, tecnologies for vehicles and their charging infrastructure ».

8. Programme of work

Nästa möte är planerat till den 3-7 november. Sekretariatet informerade mötet om agendans innehåll. Sista dag för officiella dokument är den 11 augusti.

9. Any other business

2025/2 (IRU)

INF.7 (Nederländerna)

INF.10 (Sverige)

INF.14 (Finland)

Informal workings group on ADR examination standardisation

Ett uppstartsmöte har hållits inom arbetsgruppen för att ta fram ett förslag till mandat. IRU presenterade här förslaget för diskussion och beslut av WP.15.

Resultat:

Efter långa diskussioner framhöll flera länder att de ser farhågor med ett obligatoriskt system, medan vissa stödde IRU:s förslag. Förslaget gick till rösning men antogs inte.

10. Godkännande av rapporten

Rapporten godkändes.