

Enheten för räddningstjänst och farliga ämnen
Sektionen för hantering av farligt gods och brandfarlig vara
Katarina Ström, Johan Karlsson
010-240 53 41, 010-240 50 89

Sammanställning av dokument till möte med WP.15 (ADR)

119th session of the Working Party on the Transport of Dangerous Goods, WP.15, Geneva 5-8 May 2026 (ADR)

Sverige representeras av Katarina Ström och Johan Karlsson, Myndigheten för civilt försvar, enheten för säker hantering av farligt gods och brandfarliga varor.

Dokument	Titel och sammanfattning
ECE/TRANS/ WP.15/2026/XX	
1. Fastställande av dagordningen	
Adoption of the agenda	
/275 (Sekretariatet)	Agenda för mötet Tidtabell Lista över dokument
2. Statusen för ADR-överenskommelsen samt relaterade frågor	
Status of the Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR) and related issues	
Inga dokument har publicerats än.	
3. Arbete utfört av Joint-mötet (RID/ADR/ADN)	
Work of the Joint Meeting of the RID Committee of Experts and the Working Party on the Transport of Dangerous Goods	

Inga dokument har publicerats än.

4. Förslag på ändringar i bilagorna A och B i ADR

Proposals for amendments to annexes A and B of ADR

4 (a) Konstruktion och godkännande av fordon

Construction and approval of vehicles

[2026/1 \(Luxemburg\)](#)

Eldrivna fordon med en totalmassa upp till 4,25 ton

Eldrivna lätta lastbilar har högre tjänstevikt än motsvarande fordon med förbränningsmotor på grund av batteriernas massa. Flera länder klassar därför eldrivna fordon upp till 4,25 ton som N1-fordon, under förutsättning att viktökningen endast beror på det elektriska drivsystemet och inte innebär ökad lastkapacitet.

Luxemburg föreslår att denna princip införs i ADR. Det innebär att eldrivna godstransportfordon mellan 3,5 och 4,25 ton ska behandlas som N1-fordon, om den högre vikten enbart orsakas av batteri/drivsystem och lastkapaciteten inte överstiger den hos motsvarande fordon med förbränningsmotor.

[2026/5 \(OICA\)](#)

Förslag om att ta bort ”öppningar” för FL- och EX/III-fordon i 9.7.9.3

WP.15 har, efter ett förslag från den informella BLEVE-arbetsgruppen, antagit en ny paragraf 9.7.9.3 som rör termiskt skydd. OICA föreslår nu att ordet ”öppningar” ska tas bort ur den redan antagna texten i 9.7.9.3 (b).

Bakgrunden är att formuleringen skapar oklarhet: ordet kan tolkas som att även tekniska luftflödeskanaler, ventilationssystem eller andra nödvändiga funktionella öppningar skulle förbjudas, trots att dessa inte påverkar brandsäkerheten eller det avsedda skyddet. Genom att ta bort ordet säkerställs en tydlig och konsekvent tolkning av kravet.

[2026/6 \(OICA\)](#)

Strömbrytning av elektriska kretsar

OICA vill tydliggöra kraven i 9.2.2.8.1 avseende fränkoppling av elektriska kretsar, då nuvarande bestämmelse har visat sig ge upphov till olika tolkningar. För att skapa klarhet föreslår OICA att texten kompletteras så att det uttryckligen framgår att elektroniska brytare är tillåtna, under förutsättning att den kvarvarande strömmen inte överstiger 230 μ A.

[2026/9
\(Nederländerna\)](#)

Förslag från arbetsgruppen för eldrivna fordon

Efter höstens WP.15-möte kvarstod vissa av arbetsgruppens förslag inom hakparenteser. Det föreslagna nya delavsnittet 9.7.10, som avser elektriska system som driver utrustning och funktioner med ett extra batterisystem monterat på fordonets kaross (BREESS), har därefter

	<p>vidareutvecklats av arbetsgruppen.</p> <p>Utöver de föreslagna förbättringarna av 9.7.10 lämnas även ett förslag om korrigerig i tabellen i 9.2.1.1, avseende den nya raden 9.2.9 om tillämpningen av system för däcktrycksövervakning (TPMS).</p>
<p>4 (b) Övriga förslag Miscellaneous proposals</p>	
<p>2026/2 (UK, OTIF)</p>	<p>Begreppet ”fordon” i RID</p> <p>Vid RID-mötet i november diskuterades begreppet ”fordon” på olika ställen i RID där det kan ha olika innebörd. Ibland avses vägfordon, ibland järnvägsfordon och ibland avser omfattningen båda samtidigt. Några av ändringarna spiller över på ADR där Storbritannien och OTIF nu föreslår ändringar i ADR rörande anmärkningar i 5.4.2 och 5.4.5, samt följande särbestämmelser: SP 235, 280, 289 and 356.</p> <p>Två nya definitioner föreslås också: ”Järnvägsfordon” (Railway vehicle) respektive ”Vagn” (Wagon).</p>
<p>2026/4 (Tyskland)</p>	<p>Ändring av första strecksatsen i de skriftliga instruktionerna</p> <p>Tyskland föreslår att termen “battery masterswitch” i den första strecksatsen i de skriftliga instruktionerna (5.4.3.4) ersätts med “feature to enable de-energization of the electrical circuits”. WP.15 har vid tidigare möte enats om denna uppdatering, men beslutat att avvakta med ändringen tills fler justeringar av de skriftliga instruktionerna kan behandlas samlat.</p>
<p>5. Tolkning av bestämmelser i ADR Interpretation of ADR</p>	
<p>2026/7 (Sverige, Finland och Norge)</p>	<p>Förbränningsvärmare, delavsnitt 9.2.5.5</p> <p>Enligt 9.2.5.5 ska en förbränningsvärmare startas manuellt. Programmerbar utrustning är inte tillåten. Finland, Norge och Sverige efterfrågar därför klargöranden från WP.15 om huruvida fjärrstyrning eller fabriksinstallerad programmerbar utrustning är tillåten, förutsatt att programmeringsfunktionen är avaktiverad.</p>
<p>2026/8 (Sverige, Finland och Norge)</p>	<p>Kablar och elektrisk utrusning i lastutrymmet på EX-II och EX/III-fordon</p> <p>Bestämmelserna 9.3.7.3 om elsystem i EX/II- och EX/III-fordon kan tolkas olika, särskilt i vilken omfattning kablage får finnas i lastutrymmet. Tidigare versioner av ADR reglerade främst belysning, medan nuvarande text använder begreppen ”wiring” och ”electrical equipment”, vilket har skapat osäkerhet kring avsikten med kraven. Finland, Norge och Sverige efterfrågar därför klargöranden från WP.15 i detta avseende, samt hur begreppet ”electrical equipment” ska förstås i sammanhanget.</p>

6. Cirkulär ekonomi, hållbar användning av naturresurser och de globala målen för hållbar utveckling Circular economy, sustainable use of natural resources and Sustainable Development Goals	
Inga dokument har publicerats än.	
7. Arbetsprogram Programme of Work	
Inga dokument har publicerats än.	
8. Övriga frågor Any other business	
2026/3 (Frankrike)	<p>Transport av farligt gods med lastcyklar och cykelkärror</p> <p>WP.15 har tidigare konstaterat att ADR inte omfattar transport av farligt gods med cyklar, lastcyklar eller andra mikromobilitetsfordon, trots att sådana transporter blir allt vanligare. I flera länder, bland annat Frankrike, finns redan nationella regler som tillåter dessa transporter under vissa villkor, exempelvis krav på förpackningar, märkning samt regler för begränsade och undantagna mängder.</p> <p>Den ökande användningen av cyklar, och de större lastvolymerna dagens lastcyklar och eldrivna cykelkärror kan hantera, innebär att mängden farligt gods i vissa fall kan överstiga de mängder som tillåts enligt undantagsbestämmelserna i ADR. Frankrike anser att WP.15 bör se över om det finns behov av en mer harmoniserad och säkerhetsinriktad reglering. Frankrike föreslår därför att WP.15 tar fram ett vägledningsdokument för transport av farligt gods med cyklar och andra mikromobilitetsfordon, och uppmanar medlemsländerna att redovisa hur dessa transporter regleras nationellt.</p>
9. Godkännande av rapporten Adoption of the report	