

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

SVENSK RAPPORT

Svensk rapport från 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, sektionen för hantering av farligt gods och brandfarliga vara.

För officiell rapport: <https://unece.org/info/Transport/Dangerous-Goods/events/408816>

Sverige representerades av Katarina Ström och Johan Karlsson, Myndigheten för civilt försvar

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). Vice ordförande Mr. A. Simoni (Italien).

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

Internationella intresseorganisationer: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA), International Road Transport Union (IRU), International Association of dangerous goods Safety Advisers (IASA), International Association of the Body and Trailer Building Industry (CLCCR), European Confederation of Fuel Distributors (ECFD), European Chemical Industry Council (CEFIC), Sporting Arms and Ammunition Manufacturers' Institute (SAAMI).

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

Dokument ECE/TRANS/ WP.15/2026/XX	Titel och sammanfattning
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 ändringar sedan förra mötet. 55 länder är medlemmar i ADR-överenskommelsen och 40 länder har undertecknat ändringsprotokollet från 1993.	
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	
INF.11 (Sekretariatet) ECE/TRANS/WP.15/AC .1/180 (rapport från Joint, mars 2026)	Beslut från Joint – ändringar till ADR 2027 Resultat: Ändringarna antogs med några mindre justeringar. Dokumentet kommer även att beaktas av RID-mötet.

<p>INF.4 (OTIF)</p>	<p>1.6.2.19 Tolkning på FN:s hemsida OTIF ville förtydliga att acetylenflaskor som inte är märkta i enlighet med 6.2.2.7.3 (k) (ii) och (iii) eller (l) (ii) och (iii) i ADR 2023, men där märkningen kan påföras på bröstet eller på en halsring, så förses med denna märkning vid nästa återkommande kontroll. Acetylenflaskor som saknar denna märkning får användas fram till nästa återkommande kontroll.</p> <p>Resultat: Efter att den franska lydelsen justerats för att överensstämma med den engelska, antogs förslaget. Tolkningen kommer att publiceras på FN:s hemsida.</p>
<p>INF.9 (OTIF)</p>	<p>Gamla övergångsbestämmelser OTIF har uppmärksammat att vissa övergångsbestämmelser har löpt ut i datum, och föreslog att dessa tas bort. Joints tankarbetsgrupp har föreslagit att en rad andra övergångsbestämmelser som har löpt ut ska tas bort (INF.25). Arbetsgruppens förslag antogs av Joint.</p> <p>Resultat: Förslagen antogs.</p>
<p>4. Förslag på ändringar i bilagorna A och B i ADR Proposals for amendments to annexes A and B of ADR</p>	
<p>4 (a) Konstruktion och godkännande av fordon Construction and approval of vehicles</p>	
<p>2025/1 (Luxemburg)</p>	<p>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.</p> <p>Luxemburg föreslog 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.</p> <p>Resultat:</p>

	<p>Majoriteten stödde inte förslaget utan anser att en sådan ändring kräver mer arbete, bl.a. med hänsyn tagen till pågående arbete om eldrivna fordon samt för att undvika att eventuella följd effekter i ADR förbises.</p>
<p>2026/5 (OICA)</p> <p>INF.6 (BLEVE-AG)</p> <p>Section III</p>	<p>Förslag om att ta bort ”öppningar” för FL- och EX/III-fordon i 9.7.9.3</p> <p>WP.15 har, efter ett förslag från den informella BLEVE-arbetsgruppen, antagit en ny paragraf 9.7.9.3 som rör termiskt skydd. OICA föreslog att ordet ”öppningar” ska tas bort ur den redan antagna texten i 9.7.9.3 (b). De ansåg 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. OICA menade att om deras förslag säkerställer en tydlig och konsekvent tolkning av kravet.</p> <p>Arbetsgruppen gällande BLEVE stödde inte OICA:s förslag vilket ses genom del III i INF.6.</p> <p>Resultat:</p> <p>Förslaget från OICA antogs inte då det ansågs öppna för en alltför bred tolkning och tillämpning vilket kan äventyra säkerheten. OICA återkommer till kommande möte med ett mer specificerat förslag.</p>
<p>2026/6 (OICA)</p> <p>INF.16 (OICA)</p>	<p>Strömbrytning av elektriska kretsar</p> <p>OICA ville 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 föreslog OICA att texten kompletteras så att det uttryckligen framgår att elektroniska brytare är tillåtna, under förutsättning att den kvarvarande strömmen inte överstiger 230 μA.</p> <p>Genom INF.16 understryker OICA att det har uppdragats att texten om strömbrytning av elektriska kretsar tolkas olika. De föreslår därför att texten i 9.2.2.8.1 för att säkerställa en enhetlig tillämpning av bestämmelserna.</p> <p>Resultat:</p> <p>Mötet antog förslaget att tillåta elektroniska brytare under förutsättning att det inte kan orsaka en gnistantändning som leder till en farlig situation samt beslutade även att justera titeln till 9.2.2.8 så att ”kretsar” ersätts av ”system”.</p>
<p>2026/9 (IWG-AG)</p> <p>genom</p> <p>Nederländerna</p>	<p>Förslag från arbetsgruppen för eldrivna fordon</p> <p>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 (B-REESS), har därefter vidareutvecklats av arbetsgruppen. Utöver de föreslagna förbättringarna av 9.7.10 lämnades även ett förslag om korrigerande i tabellen i 9.2.1.1 om system för däcktrycksövervakning (TPMS).</p>

<p>TRANS/WP.15/273, annex II (Sekretariatet)</p> <p>INF.5 (IWG-AG)</p> <p>INF.18 Rev.1 (Ned)</p> <p>INF.19 (Finland)</p>	<p>Genom INF.5 stödde arbetsgruppen för elfordon de förslag som läggs fram i 2026/9. Relationen mellan 1.1.3.7 och nya 9.7.10 diskuterades, och det tydliggjordes att 1.1.3.7 innehåller ett generellt undantag för alla fordon, medan 9.7.10 innehåller ytterligare säkerhetskrav för AT- och FL-fordon som transporterar farligt gods.</p> <p>IWG-AG föreslog vidare att bestämmelserna gällande funktioner för att göra de elektriska systemen strömlösa stryks för EX/III-fordon i tabellen i 9.2.1.1. I övrigt stöddes införandet av den texten i 9.2.2.8.1.</p> <p>Resultat: Förslagen i 2029/9, INF.5, INF.18 Rev.1 samt INF.19 antogs med några ändringar. WP.15 bekräftade ändringarna i bilaga II till rapporten från novembermötet gällande 9.2.2.8.1 och tabellen i 9.2.1.1 (kopplat till 9.2.2.8).</p>
<p>INF.6 (BLEVE-AG)</p>	<p>Bestämmelser gällande BLEVE Arbetsgruppen uppdaterade WP.15 om det fortsatta arbetet gällande åtgärder för att förhindra BLEVE. Dokumentet innehåller även synpunkter på förslaget från OICA i 2026/5 (se ovan) om termiska skärmar.</p> <p>Vad gäller brandsläckningssystem så antogs dessa bestämmelser inom hakparentes vid förra mötet med WP.15. Detta i väntan på ett slutligt antagande av WP.29, vilket gjordes vid deras möte i mars. BLEVE-arbetsgruppen föreslog därför att WP.15 tar bort hakparenteserna för införande i ADR 2027.</p> <p>Resultat: Efter information från WP.29 att UN Reglemente 181 kommer att träda ikraft i oktober 2026, antogs föreslagna bestämmelser för 9.7.9.1.</p>
<p>INF.7 Rev.1 (CLCCR)</p> <p>INF.17 (Tyskland)</p> <p>INF.19 (CLCCR)</p>	<p>Förtydligande text i del 9 kopplat till undantag i 1.1.3.7 CLCCR föreslog att det införs förtydligande text på olika ställen i del 9 för att klargöra att bestämmelserna om konstruktion inte omfattas av undantaget i 1.1.3.7. Genom INF.17 efterfrågade även Tyskland förtydligande att eftermonterade batterier måste tillämpa del 9.</p> <p>Resultat: Majoriteten, inklusive Sverige, såg inte något behov av förtydligande vare sig i ADR eller på FN:s hemsida.</p>
<p>INF.13 (Finland)</p>	<p>Automatiska brandsläckningssystem I avsnitt 9.7.9.1 anges krav på att vissa fordon ska vara utrustade med automatiskt brandsläckningssystem, och det finns förslag om att i ADR 2027 införa en hänvisning i detta avsnitt till UN-reglemente nr 181. I nuläget saknas det dock bestämmelser i både ADR och i UN-reglemente</p>

	<p>nr 181 om hur dessa brandsläckningssystem ska kontrolleras och underhållas. Mot denna bakgrund föreslog Finland att en diskussion inleds om att införa krav på verifiering av systemens funktionsduglighet under hela fordonets livslängd.</p> <p>Resultat: BLEVE-arbetsgruppen uttryckte sitt stöd och kommer att se över frågan om bestämmelser vad gäller kontroll av brandsläckningssystemen till kommande möte, med beaktande av WP.29 mandat i detta avseende. Det påpekades dock att underhåll och kontroll till stor del styrs nationellt och endast delvis regleras internationellt. Mötet ansåg dock att en harmoniserad lösning är att föredra i detta avseende. Arbetsgruppen ansåg att frågan är viktig men behöver analyseras vidare. Liknande bestämmelser finns för MEMU, vilka också behöver ses över.</p>
INF 14 (Sverige)	<p>Rättelser och konsekvensändringar till ADR 2027</p> <p>Under arbetet med de svenska utgåvorna av ADR och RID har vissa frågor uppstått om ändringar som kan ha förbisetts i arbetet med de internationella utgåvorna.</p> <p>Resultat: Ändringarna antogs.</p>
<p>4 (b) Övriga förslag Miscellaneous proposals</p>	
2026/2 (UK, OTIF)	<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 spilla över på ADR där Storbritannien och OTIF nu föreslog 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 föreslogs också: ”Järnvägsfordon” (Railway vehicle) respektive ”Vagn” (Wagon).</p> <p>Resultat: Förslagen antogs.</p>
2026/4 (Tyskland)	<p>Ändring av första strecksatsen i de skriftliga instruktionerna</p> <p>Tyskland föreslog 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</p>

	<p>ändringen tills fler justeringar av de skriftliga instruktionerna kan behandlas samlat.</p> <p>Resultat: Förslaget antogs. Med hänsyn till antagna ändringar som föreslagits av IWG-AG i del 9, ändrades dock begreppet ”kretsar” till ”system”.</p>
INF.15 (Sverige)	<p>Rättelse till ändring i ADR 2027 (gäller även RID) I avsnitt 7.5.4 har en hänvisning till CV28 (CW28 i RID) lagts till på två ställen. Sverige föreslog att ändringen kompletteras med att ange vart i tabell A denna särbestämmelse finns tilldelad.</p> <p>Resultat: Förslaget antogs.</p>
<p>5. Tolkning av bestämmelser i ADR Interpretation of ADR</p>	
2026/7 (Sverige, Finland och Norge)	<p>Förbränningsvärmare, delavsnitt 9.2.5.5 Enligt 9.2.5.5 ska en förbränningsvärmare startas manuellt. Programmerbar utrustning är inte tillåten. Finland, Norge och Sverige efterfrågade klargöranden från WP.15 om huruvida fjärrstyrning eller fabriksinstallerad programmerbar utrustning är tillåten, förutsatt att programmeringsfunktionen är avaktiverad.</p> <p>Resultat: Majoriteten av de länder som tog ordet anser att det måste finnas en förare närvarande i eller vid fordonet. Vidare såg mötet behov av att texten uppdateras. Sverige återkommer till kommande möte med förslag till förtydligande av bestämmelserna och bjöd in fler länder att delta i arbetet.</p>
2026/8 (Sverige, Finland och Norge)	<p>Kablar och elektrisk utrusning i lastutrymmet på EX-II och EX/III-fordon 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 efterfrågade därför klargöranden från WP.15 i detta avseende, samt hur begreppet ”electrical equipment” ska förstås i sammanhanget.</p> <p>Sveriges preliminära ståndpunkt</p>

	<p>Olika tolkningar förekommer. Majoriteten av de länder som lämnade synpunkter menade att kablarna måste vara infrästa i väggarna och att begreppet ”elektrisk utrustning” i detta avseende endast avser belysning och strömbrytare. Andra ansåg att kablar får monteras i taket, förutsatt att de är väl skyddade genom t.ex. isolerade och kraftiga skenor. Mötet ansåg att bestämmelserna behöver förtydligas och frågade Tyskland om de planerar att återuppta den arbetsgrupp gällande konstruktion av EX-fordon som de tidigare drivit, där bl.a. detta kan tas omhand. Tyskland är positiva till detta bekräftade att sådana diskussioner pågår. Tyskland återkommer till nästa möte med mer information.</p>
<p>INF.3 (Nederländerna)</p>	<p>Fastsättning av avmonterbara tankar, tankcontainrar och UN-tankar på fordon</p> <p>Det krävs ingen information i fordonscertifikatet om ett fordon får transportera avmonterbara tankar, tankcontainrar eller UN-tankar. Sedan 2019 har det funnits krav på att infästningens hållfasthet för UN-tankar och tankcontainrar ska beräknas. För avmonterbara tankar har detta gällt sedan tidigare. Beräkningen kan begränsa tillåten lastvikt. Kraven skiljer sig åt för dessa tankars infästning vad gäller det material som får användas. Även användning, belastning vid hantering och vad som får finnas kvar på fordonet skiljer sig åt mellan dessa tre tanktyper.</p> <p>Nederländerna ville veta om det vore lämpligt att:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ange totalvikten för en avmonterbar tank, tankcontainer eller UN-tank i fordonscertifikatet? - begränsa vikten hos de tankar som får monteras, om den avviker från standardlayouten för ISO-containrar i fordonscertifikatet? - Ha samma materialkrav på avmonterbara tankar, tankcontainrar och UN-tankar (se 9.7.3.3)? <p>Resultat:</p> <p>När bestämmelserna i 9.7.3.2 infördes i ADR 2019 innebar detta att bl.a. att kraven fortsatt ser olika ut för avmonterbara tankar, tankcontainrar och UN-tankar. Tillämpningen varierar mellan länder, där vissa nationella myndigheter kräver uppgifter om fästordningarnas hållfasthet och anger dessa värden i ADR-godkännandecertifikatet. Nederländerna tar med sig kommentarerna för övervägande och återkommer eventuellt med ett förslag till förtydligande till kommande möte.</p>
<p>INF.10 (Portugal)</p>	<p>8.1.2.2 (a) Anm. Tolkning</p> <p>Till ADR 2027 har följande text antagits för anmärkningen i 8.1.2.2 (a): <i>”Certifikatet om godkännande för en släpvagn behöver inte finnas i förarhytten, förutsatt att det förvaras åtkomligt på ett säkert ställe på släpvagnen, skyddat från vädret.”</i></p> <p>Portugal tycker detta är otydligt och föreslog att ett förtydligande publiceras på FN:s hemsida. Om detta antas föreslog de att den texten sedan inkluderas i anmärkningen, och är villiga att återkomma med ett officiellt förslag om detta. Förtydligandet avser:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Det ska hållas snabbt och enkelt tillgängligt, inga begränsningar.

	<ul style="list-style-type: none"> - Säker plats både mot stöld och väderpåverkan. - Skydd och säkerhet måste samordnas. <p>Resultat: De länder som lämnade synpunkter instämde i själva tolkningen men har inte själva upplevt att det finns några tolkningsproblem. Mötet beslutade att den tolkning som Portugal presenterat istället bekräftas genom rapporten.</p>
<p>INF.12 (Belgien)</p>	<p>9.3.3 Tolkning gällande EX/II-fordon Belgien har uppmärksammat att de krav som ADR ställer på EX/II-fordon, eventuellt inte tillämpas fullt ut i praktiken. De hänvisar bland annat till lastsäkringsöglor som är nedsänkta i golvet och att lasten i vissa fall inte skyddas av någon sarg, utan att endast genom en förankrad presenning. Dokumentet innehåller en rad bilder med mer specifika frågor.</p> <p>Resultat: Bland de länder som yttrade sig fanns det olika tolkningar av kraven i 9.3.3. Vissa menade att öppningar i golvet som vetter mot utsidan, inte erbjuder ett tillräckligt skydd godset. Andra underströk behovet av en tolkning som grundar sig på syftet med bestämmelsen – dvs att uppnå att godset skyddas mot viss yttre påverkan, och då särskilt vad gäller påverkan av väder och att flammor tränger in till lasten vid en brand.</p> <p>Vad beträffar presenningsförsedda fordon menade flera att det är otydligt om presenningen får placeras direkt på lasten, utan sarg. Detta även om den är hållbar, vattentät, svårantändlig och korrekt spänd och fastsatt. Arbetsgruppen uppmanade Tysklands representant att behandla även dessa frågor inom ramen för det framtida arbetet i den informella arbetsgruppen för EX-fordon.</p>
<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</p>	
<p>INF.3 CLCCR</p>	<p>Tolkningsdokument till FN:s hemsida CLCCR ville att ett förtydligande publiceras på FN:s hemsida vad gäller tillämpningen av undantaget i 1.1.3.7. Dels föreslår de att det ska framgå att batterier som finns i fordon och som är till för dess drift omfattas av undantaget i 1.1.3.7, och dels vill de förtydliga att undantaget är tillämpligt även under uppehåll, lastning och lossning.</p> <p>Resultat: Efter långa diskussioner ansåg majoriteten av länderna, även Sverige, att något förtydligande inte är nödvändigt, vilket också är i linje med det resultat som uppnåddes på Joint. Det finns liknande undantag på andra ställen i ADR, och ett förtydligande här skulle kunna medföra att liknande förtydliganden eller referenser behöver införas på fler ställen i ADR.</p>

7. Arbetsprogram

Programme of Work

Inga dokument hade publicerats.

8. Övriga frågor

Any other business

2026/3 (Frankrike)

Transport av farligt gods med lastcyklar och cykelkärror

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.

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.

Resultat:

Många länder, inklusive Sverige, beskrev i vilken mån dessa fordon transporterar farligt gods, samt om de omfattas av några nationella bestämmelser. Det konstaterades också att en användning av mikromobilitetsfordon har ökat för godsleveranser.

Omfattningen av begreppet "fordon" skiljer sig åt mellan ADR, EU-direktiv och ländernas nationella lagstiftningar. Majoriteten uttryckte dock stöd för att diskutera gemensamma riktlinjer för att uppnå en godtagbar säkerhet runt dessa transporter. Det underströks att detta arbete vid behov skulle kunna bygga på vissa befintliga bestämmelser i ADR som är tillämpliga på begränsade eller undantagna mängder, men utan att ändra ADR:s tillämpningsområde.

WP.15 arbetsmetoder

WP.15 bekräftade att de nuvarande arbetsmetoderna och mötesfrekvensen fortsatt behövs och att genomförda åtgärder, såsom kortare möten och ett ökat antal av informella arbetsgrupper i syfte att förbereda mer genomarbetade dokument, redan bidragit till förbättringar. Samtidigt betonades att WP.15:s möten är nödvändiga för formella beslut och informationsutbyte. Mot bakgrund av rådande resursbegränsningar inom sekretariatet framhölls behovet av att beakta dessa förutsättningar vid planeringen av framtida arbete. WP.15 uttryckte även sin stora uppskattning för sekretariatets professionalism, engagemang och effektiva hantering av utmaningar trots begränsade resurser.

Arbete utfört av Inland Transport Committee (ITC)

WP.15 noterade att ITC hade godkänt arbetsprogrammet samt beslutet att offentliggöra konsoliderade versioner av ADR och ADN från 2027. Resurs- och budgetbegränsningar påverkar översättningar och språkversioner.

9. Godkännande av rapporten

Adoption of the report

Rapporten antogs