



## Svensk rapport

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

113<sup>th</sup> session of the Working Party on the Transport of Dangerous Goods, WP.15, 15-17 maj 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:**

25 nationer samt 6 internationella intresseorganisationer inom ADR-området deltog på mötet.

Följande nationer deltog: Belarus, Belgien, Bosnien Hercegovina, Danmark, Finland, Frankrike, Italien, Lettland, Luxemburg, Nederländerna, Polen, Rumänien, Schweiz, San Marino, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tjeckien, Turkiet, Tyskland, Ungern och Österrike. Zimbabwe deltog i enlighet med paragraf 11 i EU-Kommissionens ”terms of reference”.

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) samt International Association of Dangerous Goods Safety Advisers (IASA).

Utöver ovanstående deltog även en representant från Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF).

## **113<sup>th</sup> session of the Working Party on the Transport of Dangerous Goods, WP.15, Geneva 15-17 May 2023 (ADR)**

### **1. Fastställande av dagordning**

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

[/261 \(Sekretariatet\)](#)

Provisorisk agenda för 113:e mötet

[/261/Add.1 \(Sekretariatet\)](#)

Lista över dokument

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

Schema och former för mötet

[/190/Add.1](#)

Terms of reference and rules of procedures

[TRANS/WP.15/260 \(Sekretariatet\)](#)

Rapport från möte med WP.15 maj 2022

[ECE/TRANS/WP.15/326 samt  
Corr.1 och 2](#)

ADR 2023

## 2.84:e mötet med Inland Transport Committee (ITC)

[ECE/TRANS/316, -Add.1 and -Add.2](#)

**Rapport** från mötet med Inland Transport Committee (ITC), som hölls i Genève 22-25 februari 2022. Arbetsmetodik för WP.15 inför slutligt antagande av ändringar i kommande utgåva.

**INF.19 (Sekretariatet)**

### Resultat:

Mötet noterade att ITC godkänt WP.15 arbetsschema och föreslagna plan. Det finns en uppmaning från ITC att samtliga arbetsgrupper ska se över sitt arbete och hur detta kan effektiviseras. WP.15 kommer därför under nästa möte att diskutera om det finns intresse att förkorta antalet mötesdagar/tvåårsperiod och hur detta i så fall bäst kan göras utan att försämra arbetsresultatet.

## 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.

Sekretariatet påminner kontrakterande länder att se över och vid behov uppdatera information på FN:s hemsida.

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

**INF.7 (Sekretariatet)**

**INF.8 (Sekretariatet)**

**INF.24 (Tyskland)**

**AC.1/2023/14**

**/Tyskland**

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

### Resultat:



INF.7 antogs, men hakparenteserna för 6.8.2.2.11, tillsammans med övergångsperiod, kvarstår för slutlig kontroll av Joint i

	<p>september. Vad beträffar Finlands kommentar genom INF.18 och om fordon bör ändras till transportenhet i 5.4.0.1 måste en sådan ändring i så fall ske genom ett officiellt förslag nästa möte. Begreppet fordon kvarstår alltså.</p> <p>INF.8 antogs med ändringar i INF.24 från Tyskland. Dokument 2023/14 från Tyskland antogs med några ändringar. Samtliga antagna ändringar framgår i detalj i den officiella rapportens bilaga.</p>
<a href="#">INF.18 (Finland)</a>	<p><b>Kommentarer på INF.7 (se ovan)</b></p> <p>Relaterar till beslut i Joint där man, inom hakparantes, antagit en mening för 5.4.0.1 som syftar till att klargöra att det genom godsdeklarationen ska framgå vad som har lastats på en vagn/fordon (i övrigt i ADR säger vi dock transportenhet). I anslutning till detta föreslog Finland förtydligande av 5.4.1.4.2 (detta relaterar till Finlands officiella dokument <a href="#">2023/6 (Finland)</a>) genom tre olika förslag.</p> <p><b>Resultat:</b></p> <p>Förslaget från Joint i INF.7 klargör att godsdeklarationen ska spegla i vilket fordon godset är. Detta är en skärpning mot dagens bestämmelser som anger transportenhet, och som också var en tolkningsfråga från Finland genom 2023/6 (se agendapunkt 6). Majoriteten av de länder som yttrade sig stödde förslaget från Joint, medan Sverige ställde sig tveksamma till om det i praktiken är tillämpligt att alltid deklarera godset/fordon istället för transportenhet. Mötet antog dock Joint-mötets text för 5.4.0.1 utan ändring och underströk att i de fall en ändring behövs måste detta föreslås genom ett officiellt dokument i november. Finland framförde inga problem med att den antagna texten refererar till ”fordon”, men kommer eventuellt att se över om begreppet i 5.4.1.4.2 behöver justeras för att vara konsekvent.</p>
<b>5. Förslag till ändringar i ADR</b>	
<b>(a) Konstruktion och godkännande av fordon</b>	
<a href="#">2023/1 (Storbritannien)</a> <a href="#">INF.9 (Nederländerna)</a>	<p><b>9.7.6 Bakre skydd på fordon</b></p> <p>Vid tidigare möten har förslag förts fram att förtydliga texten gällande det avstånd som krävs för montering av stötfångare och hur detta ska mätas upp.</p>

	<p>Storbritannien anser inte att texten är tydlig och ville därför justera den för att undvika olika tillämpning i olika länder. De föreslog därför en del textändringar samt att införa en illustration.</p> <p>Nederländerna ansåg dock att frågan behöver ses över mer noggrant. De tycker dels att förslaget blir skevt eftersom det finns isolerade kemtankar i stål som har ett mycket bra inbyggt skydd, till skillnad från en petroleumtank i aluminium utan extra isolering mellan ämne och tankskal. De menar vidare att eftersom inga hållfasthetskrav anges för stötfångaren, kommer tillverkare att hålla ner tjockleken på stötfångaren eftersom det finns begränsningar i fordonslängd att ta hänsyn till, vilket stjäl last. Detta skulle kunna resultera i fler fordon på vägarna för samma leveransvolym. Utformningen av själva påkörningsskyddet behöver också ses över då det har visat sig att vissa tenderar att vika sig inåt och på så sätt punktera tanken.</p> <p><b>Resultat:</b> Flera länder stödde Storbritanniens förslag, men det var också många som ansåg att de frågor Nederländerna lyft var relevanta. Det beslutades att Nederländerna tillsammans med Storbritannien kommer att arbeta fram ett gemensamt förslag till nästa möte. Andra delegationer inbjöds också att medverka.</p>
<u>INF.5 (Nederländerna)</u>	<p><b>Rapport från arbetsgruppen för elfordon</b></p> <p>Presentation av pågående arbete. Arbetet tar lite längre tid än önskvärt bland annat pga. teknikutvecklingen inom området. Arbetsgruppen har 5 undergrupper och i rapporten ges en kort statusuppdatering för varje intressegrupps arbete.</p> <p>Exempelvis så anger användargruppen 5 olika scenarier där fortsatt arbete krävs:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Utsläpp av en gnista i en ATEX-zon, vilket leder till antändning av ett ångmoln;</li><li>• Mekanisk missbruk av batteriet som leder till att batteriet löper termiskt;</li><li>• Extern brand som leder till att ett batteri springer;</li><li>• Termisk rinnande av batteriet som leder till exponering för föraren av giftiga ångor;</li><li>• Termisk rinnande av batteriet leder till en möjlig BLEVE av en tank som innehåller en flytande brandfarlig gas;</li><li>• Kollision och skada på avstängningsventilerna i H<sub>2</sub>-behållarna som leder till vätgasläckor</li></ul>

	<p><b>Resultat:</b> I egenskap av ordförande för arbetsgruppen redogjorde Nederländerna för arbetets gång. De ändringar som presenterats genom 2023/4 härstammar också från arbetsgruppen (se nedan).</p>
<p>2023/4 (Nederländerna) INF 27 (Nederländerna)</p>	<p><b>9.2.2.8 Huvudströmbrytare</b> Inom en arbetsgrupp under WP.15 pågår diskussioner om möjligheten att tillåta eldrivna FL-fordon, och relaterade säkerhetsfrågor. Huvudsakligen diskuteras det uppladdningsbara systemet för lagring av elektricitet (REESS) och säkerheten i de zoner där explosiv atmosfär kan förekomma. Sedan 2023 är det tillåtet med eldrivna AT-fordon.</p> <p>Bestämmelserna i 9.2.2.8 reglerar säkerhet i områden med explosiv atmosfär vilket främst uppstår vid fyllning eller tömning. Ev. spill kan då generera en explosiv atmosfär som medför risk för antändning av gnistor. Nederländerna föreslog att 9.2.2.8 justeras så att det är anpassat även för eldrivna fordon. Bl.a. ville de att maxtiden för när strömmen ska brytas utökas till 30 sekunder, då de inte anser att det är möjligt att avaktivera de elektriska kretsarna på 10 sekunder.</p> <p><b>Resultat:</b> Förslaget antogs tillsammans med följdändringar föreslagna genom INF.27.</p>
<p>INF 6 (Nederländerna) INF 16 (OICA)</p>	<p><b>Uthållighetsprov för fordon med regenerativa bromssystem</b> Fordon med en totalvikt över 16 ton eller motorfordon godkända för släpvagn med en totalvikt över 10 ton ska vara utrustade med ett tillsatsbromssystem av typ IIA. För att även omfatta regenerativa bromssystem har UN-reglemente 13 nyligen uppdaterats. Nya tester har införts för tillsatsbromssystemet. För fordon med traditionellt bromssystem av friktionstyp är det inte tillåtet att använda färdbroms, tilläggsbroms eller parkeringsbromsen för att klara kraven för typ IIA. För fordon med regenerativt bromssystem har nya testmetoder införts.</p> <p>När tillsatsbromssystemet kom in i ADR var inte avsikten att kunna förlita sig på färdbromsen i långa utförsbackar. I takt med att tekniken utvecklas behöver dock detta diskuteras och kanske omvärderas.</p> <p>Nederländerna ville diskutera vilken approach WP.15 anser är rimlig vad gäller bromsarnas effekt och undrade följande:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anser mötet att tillsatsbromssystemet ska fungera oavsett i vilken grad batterierna är laddade, och att det inte ska gå att förlita sig på endast färdbronsen? I så fall behövs ändring i 9.2 i ADR samt UN-reglemente 13, annex 4 eller 5</li> <li>- Vi accepterar att färdbronsen (friktion) tar över vid långa utförsbackar när det regenerativa bromssystemet inte längre är tillräckligt effektivt p.g.a. att batteriet laddar ur – ingen ändring av ADR behövs.</li> <li>- I de fall färdbronsen används som back-up på en transportenhet som består av bil och släp...ska då bromsverkan endast genereras av bilens tillsatsbromsar eller av både bil och släp?</li> </ul> <p>OICA:s dokument innehåller en presentation om gällande bestämmelser för bromskrav för elfordon (generella fordonskrav för alla fordon) som antagits av WP.29.</p> <p><b>Resultat:</b> Med informationen från OICA som grund, noterade mötet att gällande bestämmelser om bromsar i ADR överensstämmer med de krav som WP.29 antagit genom supplement 18 till Reglemente 13. Mötet såg inga behov att frångå dessa bestämmelser. Om det finns behov att införa kompletterande bestämmelser för farligt gods kan vi återkomma till frågan längre fram.</p>
INF.22 (Storbritannien)	<p><b>9.1.3 Fråga om fordonscertifikat i elektronisk form</b></p> <p>Storbritannien ville veta om övriga länder anser att fordonscertifikatet får finnas i elektronisk form eller endast som ett pappersdokument. De undrade vidare hur vi ska ställa oss till detta i framtiden, med tanke på eFTI, och om ändringar kan behövas för att i så fall möta detta behov och möjliggöra för myndigheter att kontrollera certifikatets äkthet.</p> <p><b>Resultat:</b> Majoriteten av de länder som yttrade sig, inklusive Sverige, kräver att certifikatet idag ska medföras i pappersform och i original. Turkiet tillåter det digitalt med verifiering genom QR-kod. Det fanns ett stort principiellt stöd från många länder att diskutera en digitalisering även för fordonscertifikatet, men med beaktande att det måste gå att verifiera äktheten. Det ska också skrivas ut och medföras under transport. Storbritannien återkommer med ett dokument gällande detta till nästa möte.</p>
INF.26 (Nederländerna)	<p><b>System för däcktrycksmätning</b></p>

	<p>Nederländerna hade några frågor vad gäller tillämpning av krav för däcktrycksmätare på FL- respektive EX/III-fordon.</p> <p><b>Resultat:</b> De som yttrade sig ansåg inte att 1.1.3.7 undantar sensorer för däcktrycksmätare på FL-fordon från bestämmelserna i 9.2.2.9. De ansåg däremot att sensorer på EX/III- och FL-fordon placerade på insidan av tryckkammaren inte behöver uppfylla kraven i 9.2.2.9.</p>
<b>(b) Övriga förslag</b>	
2023/2 (Tyskland)	<p><b>6.8.2.1.27 Justering av märket för jordning</b> Tyskland har uppmärksammat att symbolen för jordning är felaktig i den engelska utgåvan av ADR:</p>  <p>De föreslog därför att den byts ut till:</p>  <p><b>Resultat:</b> Förslaget antogs. Frågan om övergångsperiod diskuterades, med resultatet i att det inte behövs. Vissa länder önskade att en tydligare beskrivning av symbolen och ev. även dess bakgrund inkluderas. En separat diskussion kan i så fall hållas på grundval av nytt förslag.</p>
2023/3 (Sekretariatet)	<p><b>1.2.3 Listan över förkortningar</b> Sekretariatet har uppmärksammat att 1.1.2.2 hänvisar till kapitel 1.2 med rubriken ”Definitioner och måttenheter”. Rubriken för kapitel 1.2 har dock ändrats i 2023 års utgåva till att lyda ”Definitioner, måttenheter och förkortningar”. Sekretariatet föreslog därför att hänvisningen i 1.1.2.2 justeras.</p> <p><b>Resultat:</b></p>



	Förslaget antogs.
<b>INF.12 (IASA)</b>	<p><b>Utbildning av fordonsbesättningen vid transport av begränsad mängd</b></p> <p>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.</p> <p>IASA tycker detta indikerar 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.</p> <p><b>Resultat:</b></p> <p>Majoriteten av länderna stödde IASA:s förslag till förtydligande, däribland Sverige. Det var dock några som ansåg att det redan är tydligt i dagens text att även föraren ska ha "övrig utbildning". Österrike ansåg det som direkt olämpligt att lägga till 8.2.3 i kapitel 1.3 då det snarare kunde förvirra tillämpare om vad som gäller. IASA återkommer till nästa möte med ett officiellt förslag.</p>
<b>INF.13 (Schweiz)</b>	<p><b>8.2.2.3.7 – antal lektionstimmar/dag</b></p> <p>Schweiz ville klargöra vad som avses i 8.2.2.3.7 och ställde följande frågor:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Vad avses med att "Normalt ska högst 8 lektioner tillåtas under varje utbildningsdag." i 8.2.2.3.7?</li><li>• Har vi vid något tillfälle godkänt mer än 8 lektionstimmar och i så fall varför?</li><li>• Vad anser vi om att texten justeras/förtydligas, och istället lyder "Högst 10 lektionstimmar tillåts under varje utbildningsdag."</li></ul> <p><b>Resultat:</b></p> <p>Majoriteten av de länder som yttrade sig, inklusive Sverige, tillåter normalt sett endast 8 lektionstimmar a´ 45 minuter och ansåg att texten bör kvarstå som den är.</p>

<p><b>INF.25 (Belgien)</b></p>	<p><b>6.8.1.5 – Skillnader mellan ADR och RID</b></p> <p>Belgien har upptäckt skillnader mellan ADR och RID vad beträffar kontroll och godkännande av tankar, samt referens till registreringslandet.</p> <p><b>Resultat:</b></p> <p>Storbritannien tror att frågan härstammar från Londonarbetsgruppen om tankar och att skillnaderna är avsiktliga. Frågan skickas vidare i form av ett officiellt dokument till Joint-mötet i september för ytterligare överväganden och förklaring av tankarbetsgruppen.</p>
<p><b>6. Tolkning av texter i ADR</b></p>	
<p><b>2023/5 (Sekretariatet)</b>  <b>INF.17 (Danmark)</b>  <b>INF.21 (Frankrike)</b>  <b>INF.23 (Schweiz)</b></p>	<p><b>ADR:s tillämpningsområde</b></p> <p>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.</p> <p>Sekretariatet inbjöd till diskussion och ville höra övriga länders syn på frågan och i vilken omfattning olika typer av fordon omfattas av bestämmelserna i ADR i respektive land. De ville även diskutera framtida önskvärda reglering.</p> <p><b>Resultat:</b></p> <p>Många länder, Sverige inkluderat, vill ha fortsatta diskussioner för att se över ADR:s tillämpningsområde vad gäller transport av farligt gods på mikromobilitetsfordon och cyklar. Sekretariatets dokument kvarstår därför på agendan till nästa möte.</p>
<p><b>2023/6 (Finland)</b></p>	<p><b>5.4.1.4.2 Dokumentation för last som delats upp på flera transportenheter</b></p> <p>Finland underströk vikten av att den godsdeklaration som medförs på en transportenhet också speglar det innehåll som finns på den aktuella transporten. De anser dock att texten i 5.4.1.4.2 är något otydlig i detta avseende. Texten kan tolkas</p>

	<p>som att ett enda transportdokument får utfärdas för en sändning som sedan delas upp för transport på flera separata transportenheter. Transportdokumentet kopieras rakt av och fördelas ut på de berörda transporterna. Finland ville höra mötets tolkning.</p> <p><b>Resultat:</b> Genom de ändringar som Joint-mötet föreslagit gällande 5.4.0.1, vilka WP.15 nu antagit, har Finlands fråga till viss del också fått ett klargörande. Finland gick därför inte vidare med frågan detta möte, men ska överväga om ändringar behövs för att harmonisera med den nya texten i 5.4.0.1, vilken refererar till fordon istället för transportenhet. Sverige ställde sig tveksamma till om det i praktiken är möjligt att deklarerat godset/fordon. Majoriteten ansåg dock att detta framöver blir enklare i takt med att elektronisk dokumentation blir allt vanligare. Se även INF.18, agendapunkt 4.</p>
<b>INF 4 (Nederländerna)</b>	<p><b>Tolkning av 1.1.3.1 (d) och dess omfattning</b></p> <p>Nederländerna lyfte en fråga på senaste mötet med Joint (det har även varit uppe på EU-mötet i december) gällande gods som beslagtas av polis, tull och kustbevakning eller andra behöriga myndigheter. Transporten sker nationellt och i de fall annan transportör anlitas så är det under överinseende av den behöriga myndigheten.</p> <p>Nederländerna ville höra om mötet anser att dagens text inrymmer dessa typer av transporter eller om ändringar behövs.</p> <p><b>Resultat:</b> Majoriteten av länderna ansåg att transport av myndigheters beslagtagna gods inryms under 1.1.3.1 (d) och stödde Nederländernas tolkning. Sverige framförde principiellt stöd för Nederländernas förslag, men framhöll att det tydligt måste framgå i ADR att 1.1.3.1 (d) även avser denna typ av transport (eller införa en ny separat bestämmelse). Sverige tolkar dagens text betydligt snävare och om dess omfattning nu anses bredare är det inte omöjligt att även andra typer av transporter än de Nederländerna efterfrågas tolkas in.</p> <p>Nederländerna återkommer nästa möte med ett officiellt förslag gällande detta, och tills en ny text har formats kan dessa transporter utföras med stöd av 1.1.3.1 (d) genom att mötets tolkning publiceras på FN:s hemsida.</p>

<p><b>INF.14 (Irland)</b></p>	<p><b>1.8.3 Examination av säkerhetsrådgivare</b>  Irland ville höra ländernas tolkning gällande kravet på fallstudie. De anser att 1.8.3.6.12 indikerar att en person som redan innehar ett säkerhetsrådgivarcertifikat och vill förnya detta, inte behöver genomgå någon fallstudie. En sådan krävs endast för blivande säkerhetsrådgivare.</p> <p><b>Resultat:</b>  Mötet anser att fallstudie endast krävs för blivande säkerhetsrådgivare, d.v.s. även för de som tidigare innehaft SR-certifikat men vars giltighetstid har löpt ut. De flesta länder tillämpade också detta förfarande. Några länder använder fallstudier med flervalsfrågor.</p>
<p><b>INF.15 (IASA)</b></p>	<p><b>1.1.3.6.3 – maskiner och utrustning</b>  2007 ändrades texten i första strecksatsen under 1.1.3.6 för att även möjliggöra transport av maskiner och utrustning som innehåller farligt gods. Texten anger att det är vikten av det sammanlagda farliga gods som maskinen eller utrustningen innehåller som ska beaktas.</p> <p>IASA ville veta om det är bruttovikten av hela maskinen/utrustningen som avses, eller om det är nettovikten av det farliga gods den innehåller. De ville även veta vilken skillnad det är på en artikel jämfört med en maskin eller en utrustning.</p> <p><b>Resultat:</b>  Majoriteten ansåg att det är nettovikten av det farliga godset som avses. WP:15 hänvisade IASA att ta kontakt med Spanien, vilka har förberett ett dokument gällande klassificering av artiklar respektive farligt gods i maskiner och utrustning till det kommande Joint-mötet.</p>
<p><b>7. Circular economy, sustainable use of natural resources and Sustainable Development Goals</b></p>	
<p>AC.1/168 (Sekretariatet) para. 60</p>	<p>Rapport från Joint-mötet våren 2023</p>

INF.23 from the spring 2023 session (Sekretariatet)	Utkast till Förenta Nationernas 2030 agenda för hållbar utveckling
<b>8. Programme of work</b>	
Nästa möte med WP.15 (114:e) hålls den 6-10 november 2023. Sista dag för formella dokument är den 11 augusti 2023.	
<b>9. Any other business</b>	
<a href="#">INF.10 (Irland)</a>	<p><b>Behörig myndighets godkännande enligt 2.1.2.8 – förslag till nya UN-nummer</b></p> <p>Vid transport av fast medicinskt avfall som har brandfarliga egenskaper, förekommer det att avfallet dessutom är frätande eller giftigt. Det klassificeras då som UN 2925 respektive UN 2926 vilket innebär att det inte får transporteras som bulk. För att underlätta denna typ av transport planerar Irland att utfärda ett godkännande i enlighet med 2.1.2.8 som UN 3175. Irland föreslog att två nya UN-nummer införs som kan tillämpas för denna typ av transport, och har för detta syfte skickat ett förslag till FN:s sub-kommitté.</p> <p>Inför diskussionerna i sub-kommittén ställer nu Irland, på inrådan av sub-kommitténs sekretariat, ett antal frågor till WP.15:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Har övriga länder avfall från fasta läkemedel med tilläggsfaror som är frätande eller giftiga, och hur transporteras isf sådant avfall nationellt?</li> <li>- Klassificeras fast avfall som är brandfarligt + frätande eller brandfarligt + giftigt som UN 2925 respektive UN 2926?</li> <li>- Har nationella undantag eller godkännanden utfärdats av behöriga myndighet?</li> </ul> <p>Skulle de föreslagna UN-numren vara till hjälp för avfallsindustrin i ert land?</p> <p><b>Resultat:</b></p> <p>Dokumentet hade skickats in väldigt sent och länderna hade inte haft tid att konsultera sina respektive branscher. Irland uppmanades att först sända frågan till den informella arbetsgruppen för avfall som sorterar under Joint-mötet, innan frågan skickas till Sub-Kommittén.</p>

<a href="#">INF.11 (Irland)</a>	<p><b>Transport av tömda, ej rengjorda förpackningar</b></p> <p>Då villkoren för UN 3509, förpackningar, uttjänta, tömda, ej rengjorda inte alltid kan uppfyllas utfärdar Irland nationella godkännanden för vissa transporter av avfall från klasserna 3, 4.1, 6.1, 8 och 9 med förpackningsinstruktionerna P001, P002, IBCo2, IBCo3 och IBCo8.</p> <p>Flera problem är förknippade med dessa transporter. I många fall kommer den ursprungliga råvaran från länder över hela världen och det är många agenter och distributörer inblandade i leveranskedjan. Det är svårt att få fram förpackningsdokument så som testrapporter och godkännandecertifikat. För att möjliggöra transport utfärdas därför godkännande av behörig myndighet där vissa alternativa krav ställs.</p> <p>Irland har för avsikt att ansöka om ett nationellt undantag för dessa transporter i enlighet med EU-direktiv 2008/68/EC, men då flera länder kan ha samma behov ställer Irland frågan om en ändring istället bör ske inom ramen för ADR.</p> <p><b>Resultat:</b> Mötet rådde Irland att skicka frågan till arbetsgruppen för avfall vilken sorterar under Joint.</p>
<a href="#">INF.20 (Finland)</a> <a href="#">INF.20 Add.1 (Finland)</a>	<p><b>Längd- och viktbegränsningar av fordonståg i Finland</b></p> <p>Information från Finland om deras fordonskombinationer och användningen av modulkonceptet, både för transport av vanligt gods och farligt gods.</p> <p><b>Resultat:</b> Information från Finland. Presentationen har publicerats på FN:s hemsida genom <a href="#">INF.20 Add.1</a>.</p>
<b>10. Godkännande av rapporten – WP.15 godkände rapporten</b>	