



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

107th session of the Working Party on the Transport of Dangerous Goods, WP.15, den 11-15 november 2019 i Genève

För officiell rapport: <http://www.unece.org/trans/main/dgdb/wp15/wp15rep.html>

Sverige representerades av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap genom Katarina Ström och Anna-Karin Engström.

Färgmarkeringarna nedan betyder:

Grön = Positivt resultat (antogs/redovisades)

Blå = Vissa delar antogs, andra avvisades

Gul = Ytterligare arbete kommer ev. att ske

Röd = Negativt resultat (antogs inte)/drogs tillbaka

Deltagarförteckning

25 nationer samt 4 internationella intresseorganisationer inom ADR-området deltog på mötet. Därutöver deltog Algeriet, Jordanien, Tunisien, Nigeria och Marocko på delar av mötet.

Följande nationer deltog: Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Georgien, Italien, Lettland, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Polen, Portugal, Rumänien, Ryssland, San Marino, Schweiz, Slovakien, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tjeckien, Turkiet, Tyskland, Ungern och Österrike.

Följande internationella intresseorganisationer deltog: European Conference of Fuel Distributors (ECFD), International Road Transport Union (IRU), Council on Safe Transportation of Hazardous Articles (COSTHA) och European Chemical Industry Council (CEFIC).

EU-kommissionen deltog också med en representant liksom Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF).

1. Fastställande av dagordning	
/247 (Sekretariatet)	Provisorisk agenda för 107:e mötet
/247/Add.1 (Sekretariatet)	Lista över dokument
/190/Add.1 /246 ECE/TRANS/275 and Corr.1-2	Bakgrundsdokument Rapport från möte med WP.15 maj 2019 ADR 2019
INF.1 , INF.2 (Sekretariatet)	
2. 81:a mötet med Inland Transport Committee	
ECE/TRANS/288 samt Add.1 och Add.2 ECE/TRANS/WP.15/246, paragraf 10 INF.29 (Turkiet) Information om Turkiets process inför att landet anslöt sig till ADR	Rapport från 81:e mötet med Inland Transport Committee (ITC), som hölls i Genève 19-22 februari 2019. WP.15 diskuterade ITC:s strategimål inför 2030.
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. Antalet medlemsländer är nu 51 och antalet länder som undertecknat ändringsprotokollet är 37. WP.15 noterade att Malta har vidtagit nödvändiga åtgärder för att underteckna ändringsprotokollet.	
4. Arbete utfört av Joint-mötet (RID/ADR/ADN)	

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/22 and Add.1 (Sekretariatet): Rapport från möte med Joint, september 2019.

De beslut som fattades vid Joint-mötet i september diskuterades, se [INF.7 \(Sekretariatet\)](#). Frankrike informerade även om utfallet från Joint:s tankarbetsgrupp.

[INF.17](#) samt [add.1](#) (Sekretariatet): Riktlinjer för användning av elektronisk dokumentation i enlighet med delavsnitt 5.4.0.2

För att säkerställa att all information finns tillgänglig, att den innehar tillräcklig beviskraft, liksom att åtkomsten till informationen inte kommer i orätta händer behövs ett utvecklat digitalt kommunikationssystem. WG Telematics har tagit fram ”Guidelines for the use of RID/ADR/ADN 5.4.0.2”. Joint-mötet godkände att det ska vara frivilligt att ansluta sig till Guidelines och att det kan göras för olika transportslag separat. Införs systemet av en medlemsstat måste det göras utifrån specifikationerna i Guideline i sin helhet. Joint-mötet bad WP.15 och RID-mötet att godkänna att Guidelines publiceras på UNECE:s respektive OTIF:s webbplatser.

[INF.25 \(Schweiz\)](#): Förslag till ändring av 4.1.8.6 i INF.7.**[INF.26 \(Frankrike\)](#): Information om arbete genomfört i Joint. Informell arbetsgrupp om kontroll och certifiering av tankar.****[INF.27 \(Sekretariatet\)](#)****Resultat:**

Ändringarna från Joint (INF.7 samt 27) antogs med några smärre ändringar. Genom INF.26 informerade Frankrike om det arbete som pågår inom Joint vad gäller kontroll och godkännande av tankar. De slutsatser som har dragits gällande detta kommer att diskuteras ytterligare av Joint i mars. WP.15 inbjöds att skicka eventuella kommentarer till ordförande för denna arbetsgrupp.

[INF.25](#) från Schweiz antogs inte utan fördes över till Joint och eventuellt för diskussion inom Sub-kommittén.

Vad gäller INF.17 och förslaget att införa en guideline framförde Sverige att vi inte är redo att implementera denna då vi anser att det i dagsläget är omöjligt att säkerställa att informationen inte hamnar i orätta händer. Sekretariatet kommer tydliggöra i den officiella rapporten att denna guideline inte är obligatorisk att använda.

5. Förslag till ändringar i ADR**(a) Konstruktion och godkännande av fordon****[INF.3 \(Tyskland\)](#)****Information avseende materialval i EX-fordon (arbetsgrupp i Bonn 1-2 oktober 2018)**

	<p>Tyskland informerade om resultatet efter det senaste mötet med den arbetsgrupp som diskuterat förtydligande av texterna i 9.3.4.2 gällande materialval i EX-fordon. Rapporten innehåller en redogörelse av de diskussioner som fördes och vilka slutsatser som drogs.</p> <p>Resultat: Tyskland informerade om det arbete som utförts inom arbetsgruppen. Arbetet har dock inte slutförts på grund av att en rad faktorer för vilka det inte fanns tillräckligt med expertis i arbetsgruppen behövde beaktas. Tyskland vet inte än hur och när de kan gå vidare med arbetet.</p>
INF.10 (Nederländerna)	<p>Information om pågående försök i Nederländerna med elfordon för transport av farligt gods</p> <p>Nederländerna har tidigare lyft frågan gällande eldrift. Nya drivmedel/metoder ingår även i WP.15 arbetsplan för 2019-2020. I huvudsak ville de nu höra övriga länders intresse i att etablera en arbetsgrupp för att diskutera eldrift för främst typgodkända fordon (AT och FL).</p> <p>Resultat: Många länder, däribland Sverige, stödde förslaget att starta en arbetsgrupp. Även EX-fordon och MEMU bör beaktas. WP.29 bör konsulteras i detta arbete och sekretariatet ska undersöka om delar av WP.15:s möte i maj och/eller november kan avsättas för att behandla frågan tillsammans med WP.29.</p>
INF.15 (Frankrike)	<p>9.2.2.2.1 Kablar</p> <p>Vid ett tidigare möte med WP.15 lyftes ett problem med att uppfylla de krav som ställs på att kablar ska överensstamma med ISO 6722-1:2011 + Cor 01:2012 eller ISO 6722-2:2013. Frankrike menar att detta verkar vara ett särskilt stort problem i de fall ett befintligt fordon senare ska typgodkännas, vilket inte är helt ovanligt för EX/II. Elsystemen behöver i dessa fall oftast helt bytas ut. Frankrike undrade nu hur detta ser ut i övriga länder.</p> <p>Resultat: Många länder instämde med att det är problem att uppfylla bestämmelserna om kablar i de fall fordon i ett senare skede behöver kompletteras. Problemet gäller särskilt EX/II-fordon vilka ofta godkänns allt eftersom behov uppstår. Frankrike återkommer eventuellt längre fram med reviderat förslag.</p>
INF.22 (Sekretariatet)	<p>1.6.5.21 Uppdatering av övergångsbestämmelse</p> <p>Övergångsbestämmelsen för certifikat för godkännande av EX-III-fordon avsedda för transport av explosiva ämnen i tank har löpt ut.</p>

	<p>Resultat: Förslaget antogs.</p>
(b) Övriga förslag	
<p>INF 8 (Storbritannien)</p>	<p>6.8.2.1.18 Tankar med cirkulärt tvärsnitt, Guideline för tillämpning av fotnot 3 (Storbritannien)</p> <p>Vid tidigare möten har ändringar i 6.8.2.18 diskuterats och preliminärt antagits. Bestämmelserna är dock beroende av att ändringar görs i standard EN 13094. Denna sattes därför inom hakparentes eftersom standarden är under revidering. Under joint-mötet i september 2019 arbetade man fram ett förslag till vägledning i INF.47. Förslag till vägledning finns i förslaget.</p> <p>Resultat: Guidelinen godkändes av mötet.</p>
<p>2019/15 (Schweiz)</p>	<p>Märkning av transportenheter och containers med begränsade mängder (LQ) för transport i tunnlar</p> <p>Enligt 1.9.5.3.6 omfattas transportenheter och containrar med LQ i mängder över 8 ton av tunnelrestriktionskod E. Texten i 8.6.3.3 och 8.6.4 nämner dock inte att förbudet även avser containers. Schweiz föreslog därför att containers läggs till i relevanta delar i kapitel 8.6.</p> <p>Resultat: Förslaget diskuterades tillsammans med 2019/17 och INF.6. Schweiz återkommer med reviderat förslag i maj.</p>
<p>2019/16 (Sverige) INF 18 (Schweiz)</p>	<p>S1(6), S16, S21 Övervakning</p> <p>Sverige vill specificera vad som avses i de fall tilläggsbestämmelserna kräver att lasten alltid ska övervakas.</p> <p>Tidigare diskussioner tillsammans med resultatet från det frågeformulär Sverige skickat ut till länderna under 2018, indikerar att det skulle vara problematiskt att definiera vad som menas med "övervakning" genom att ange specifika åtgärder. Vi ser att det istället kan vara en lämpligare lösning att införa ett krav som kan anpassas till de unika förutsättningarna för respektive transport. Sverige föreslog därför att texten hänvisar till övervakning i enlighet med skyddsplanen i 1.10.3.2 i de fall bestämmelserna om hög riskpotential är tillämpliga.</p> <p>Förslagna ändringar är desamma som Sverige presenterade på WP.15 i maj, men eftersom Schweiz och Ryssland då lyfte vissa frågor så innehåller dokumentet ytterligare förklaringar.</p>

	<p>Schweiz presenterade en alternativ lösning då de vill behålla samma övervakningskrav som finns idag för de ämnen som inte är upptagna i listan över hög riskpotential i 1.10.3.</p> <p>Resultat: Sveriges förslag antogs efter omröstning och således hölls ingen röstning på Schweiz alternativa förslag. Österrike föreslog att ta bort två ord, vilka inte tillhörde förslaget, för att få samma lydelse i alla tre berörda tilläggsbestämmelser. Denna ändring antogs.</p>
<p><u>2019/17 (Schweiz)</u> <u>INF.6 (Schweiz)</u></p>	<p>3.4.13 (b) Märkning av containrar innehållande begränsad mängd (LQ) För transportenheter och containrar som innehåller både LQ och fullvärdigt ADR-gods krävs inte LQ-märkningen. Detta kan i vissa fall medföra att den märkning som enheten eller containern är försedd med inte förmedlar godsets huvudsakliga fara. Detta kan innebära ökade risker i händelse av olycka, och då inte minst om transporten passerar genom en tunnel.</p> <p>Schweiz föreslog nu att föra in en text i 3.4.13 (b) vars syfte är att en last med LQ som överstiger 8 ton inte undantas från kravet på "LQ-märkning" i de fall den också innehåller "fullvärdigt" (dvs krav på orange skylt) gods som är miljöfarligt och klassificerat som UN 3077 eller UN 3082.</p> <p>INF.6 innehåller ändringar till 2019/17 i syfte att förslaget även ska omfatta containrar.</p> <p>Resultat: Förslaget diskuterades tillsammans med 2019/15. Schweiz återkommer med reviderat förslag i maj.</p>
<p><u>2019/18 (CEFIC)</u> <u>INF.24</u></p>	<p>8.2.2.8 ADR-intyg CEFIC har vid tidigare möten lyft det allt mer ökande problemet med falska ADR-intyg. De föreslog nu tydligare och mer omfattande förpliktelser för medlemsländerna att tillhandahålla information om sina giltiga intyg. De föreslog vidare att en gemensam databas ska upprättas som tillsynsmyndigheterna har tillgång till.</p> <p>Genom INF.24 föreslogs ändringar till 8.2.2.8.6. Här ville de dels tydliggöra att alla giltiga förslagor ska finnas tillgängliga och att en beskrivande text ska finnas till varje förslaga. De föreslog vidare att en databas ska upprättas som är tillgänglig för alla. Här ska beskrivande text finnas om ländernas ADR-intyg, men inga bilder.</p> <p>Resultat:</p>

	<p>Förslaget att skärpa upp texten i ADR antogs efter vissa ändringar. Vad gällde förslaget att upprätta en databas framförde flera länder, däribland Sverige, vissa tveksamheter. Dels vad gäller säkerhet med en sådan databas men även vem som ska administrera och bekosta den. Mötet ansåg att frågan eventuellt kan skjutas över till Joint:s telematikerarbetsgrupp.</p>
2019/19 (Schweiz)	<p>Farligt gods som inte har en restriktionskod för tunnlar</p> <p>Schweiz anser att det är otydligt hur bestämmelserna gällande restriktioner i tunnlar ska tillämpas i de fall en last består av gods som i kolumn 15 har en restriktionskod (t.ex. (B), (D/E) osv) för tunnlar och last som inte har några restriktioner, dvs. där kolumn 15 anger ”(-)”. De föreslog nu kompletterande bestämmelser i 1.9.5.3.6, 5.4.1.1.10, 8.6.3.1, 8.6.3.2, 8.6.3.3, och i tabellen i 8.6.4. Dessutom ville de lägga in ett helt nytt delavsnitt för sk. ”värdeberäknad mängd”.</p> <p>Resultat: Schweiz återkommer med ett reviderat förslag i maj.</p>
2019/20 (Schweiz)	<p>Förtydligande av text i SP 363 samt delavsnitt 5.4.1.1.1</p> <p>Vid förra mötet med WP.15 antogs ett förslag till ändring, för införande i ADR 2021, i särbestämmelse 363 enligt följande:</p> <p><i>“363 (l) The transport unit shall display orange-coloured plates according to 5.3.2 and the tunnel restrictions according to 8.6.4 apply. The orange-coloured plates according to 5.3.2 are not necessary where the carriage is known beforehand not to pass through a tunnel with restrictions for carriage of dangerous goods.”</i></p> <p>Schweiz föreslog nu att förenkla lydelsen av den sista meningen (se texten ovan). Ett förtydligande föreslogs även för 5.4.1.1.1 (k).</p> <p>Resultat: Efter långa diskussioner antogs Schweiz förslag med några ändringar. Ändringen ansågs nödvändig av flera länder för att kunna bötfälla en transport som från början inte hade planerat att köra igenom en tunnel.</p>
2019/22 (Schweiz)	<p>8.1.2 Handlingar som ska medföras på transportenheten</p> <p>Tillsynsmyndigheter i Schweiz har lyft ett problem. Vid deras tillsyn överlämnar förare ofta en hel bunt dokument, men där delar av godset inte finns med i lasten, t.ex. pga av dellerans redan har skett. Detta innebär en onödig tidsåtgång vid tillsyn. Det kan även medföra problem vid en räddningsinsats.</p> <p>Schweiz föreslog därför att följande krav införs i 8.1.2.1:</p>

	<p><i>“Documents concerning dangerous goods that are no longer being carried in the load compartment should be removed from the transport unit or placed such that they cannot be confused with documents concerning the dangerous goods present in the load compartment.”</i></p> <p>Resultat: WP.15 förstod det problem som lyftes av Schweiz men ansåg inte att ett sådant krav kan föras in i ADR. Flera aspekter hade inte beaktats som t.ex. plomberade containrar och tömda, ej rengjorda tankar. Schweiz överväger om ett reviderat förslag ska skickas in till nästa möte.</p>
INF.4 (Schweiz)	<p>Ändrad last i tankfordon</p> <p>Vid två tidigare möten har Schweiz lyft frågan om de faror som kan uppstå i de fall en tank/tankfack omväxlande transporterar olika ämnen utan att rengöra tanken emellan. Ett exempel är en tank där den tidigare lasten varit bensin men som sedan fylls med biodiesel (FAME), vilken enligt säkerhetsdatabladet inte uppfyller klassificeringskriterierna för farligt gods. Rester av det tidigare ämnet finns kvar i t.ex. röranslutningar och blandas med den nya lasten. Den verkliga faran som finns förmedlas då inte genom vare sig dokumentation eller skyltning av fordonet. Diskussion har därför förts om det finns anledning att se över bestämmelserna i ADR när det gäller fyllning av nytt ämne, och frågan togs upp på Joints tankarbetsgrupp i september. Baserat på tankarbetsgruppens diskussioner föreslog Schweiz att ett nytt delavsnitt 5.3.2.1.9.</p> <p>Resultat: Flera länder ansåg att det finns för dåligt med underlag för att föra in några ändringar i dagsläget. Det finns också ofta en hög kvalitetssäkring från säljarens sida som inte vill ha sin produkt kontaminerad. Flera andra aspekter lyftes också som att det t.ex. inte är sannolikt att en tömd tank innehåller så mycket ”rester” att det skulle påverka klassificeringen, men, i de fall det gör det så ska ämnet klassificeras om. Storbritannien instämde dock med Schweiz att problemet förekommer och de båda länderna kommer därför att arbeta vidare med frågan och eventuellt återkomma med ett förslag.</p>
INF.21 (Sekretariatet)	<p>Uppdatering av övergångsbestämmelser i kapitel 1.6</p> <p>Gäller generella övergångsbestämmelser i 1.6.1.1, 1.6.1.30, 1.6.1.36 och 1.6.1.47.</p> <p>Resultat: Uppdateringarna, vilka följer normal procedur inför reviderad utgåva, antogs. Sverige ställde frågan vad gäller uppdatering av 1.6.5.4, vilken är en generell övergångsperiod för fordon. Sekretariatet ska kontrollera detta med WP.29 och se om behov finns då det inte har antagits några ändringar för fordon inför 2021 års utgåva. Eventuell ändring skickas in till WP.15:s möte i maj.</p>

6. Tolkning av texter i ADR	
INF.5 (Sverige)	<p>Diskussionsdokument gällande krav på utrusning</p> <p>Sverige gav exempel på vilka tillämpningsproblem som såväl svenska tillsynsmyndigheter som förare och transportörer har lyft gällande de krav som finns på utrusning vid transport av farligt gods. Vi ställde vidare frågan om flera länder har liknande problem och om det finns anledning att se över kraven i 8.1.5.</p> <p>Resultat:</p> <p>Majoriteten hade liknande tolkningsproblem i sina länder men ansåg att bestämmelserna är svåra att specificera och måste tillämpas efter sunt förnuft. Vissa ansåg dock att det kan finnas en möjlighet att specificera, eller helt ta bort, viss utrustning. Det är även flera länder utöver Sverige som har bestämmelser genom arbetsmiljölagstiftningen. Sverige tar med sig synpunkterna hem och återkommer eventuellt i frågan längre fram.</p>
INF.9 (Österrike)	<p>Tolkning gällande transport av skadade/defekta litiumbatterier installerade i elfordon</p> <p>Österrike har redogjort för fyra olika fall där skadade litiumbatterier installerade i fordon ska transporteras bort. De önskar mötets syn på hur bestämmelserna ska tolkas.</p> <p>Resultat:</p> <p>Utöver Tyskland var det inga länder som gav några synpunkter på dokumentet då det publicerats relativt sent. Tyskland instämde med Österrikes tolkningar. Mötet ansåg att dokumentet ska till Joint för vidare diskussion om eventuella ändringar i bestämmelserna.</p>
INF.12 (Finland)	<p>Bulktransport av förbrukade batterier</p> <p>Förbrukade batterier tillhörande UN 2794, 2795, 2800 kan transporteras som bulk enligt AP8. Dessa har även tilldelats förpackningsinstruktion P801, vilken reviderats inför ADR 2021. Förpackningsinstruktionen reglerar kortslutning vilket inte är tydligt att det görs i AP8 (för bulktransport).</p> <p>Finland ville nu veta hur bestämmelserna i AP8 ska tolkas vad gäller skydd mot kortslutning, och om AP8 kan anses föreskriva om en säker bulktransport av förbrukade batterier.</p> <p>Resultat:</p> <p>Finland tar med sig frågan till Joint och den informella arbetsgrupp som arbetar med avfallsfrågor.</p>

INF.13 (Belgien)	<p>Tömd ej rengjord tankbil lastad på flaktrailer</p> <p>Vid en tillsyn upptäcktes en transport där en tankbil transporterades som last på en flaktrailer. Tankbilen hade inga aktuella godkännandecertifikat men användes endast inom slutna arbetsområden. Då den används inom flera områden transporteras den dock emellan dessa, och går då som last, tömd men ej rengjord.</p> <p>Belgien ville nu veta hur övriga länder ser på detta. Måste transporten uppfylla ADR? Måste den transporteras som en fullvärdig ADR-transport eller kan den gå på undantag och i så fall vilket?</p> <p>Resultat:</p> <p>Länderna hade olika syn på den typ av transport som Belgien beskrev. Vissa ansåg att undantag i 1.1.3.1 eller 1.1.3.2 kan användas medan andra, bl.a. Sverige, ansåg att bestämmelserna gäller fullt ut. Belgien kan för stunden lösa frågan nationellt men ska även överväga om de ska återkomma med ett förslag längre fram. Liknande fråga diskuterades vid 98:e och 80:e mötet med WP.15.</p>
INF.14 (COSTHA)	<p>Tolkning gällande 7.5.2.3</p> <p>COSTHA menar att texten i 7.5.2.3 är otydlig och behöver ändras. Enligt deras mening så refererar den antingen till samlastning mellan alla klasser på ett fordon (7.5.2.3 fyller då inget syfte och kan tas bort helt), eller att bestämmelsen är formulerad så att den även omfattar klass 4.1 och 5.2 i de fall de har klass 1 som sekundärfara.</p> <p>Resultat:</p> <p>Mötet ansåg att andra meningen i 7.5.2.3 behöver ses över. COSTHA återkommer i maj med ett officiellt förslag.</p>
INF.16 (Tyskland)	<p>Tabellen i 9.2.1.1</p> <p>I kommentarerna till tabellen finns två fotnoter, a) respektive b). Dessa anger att vissa bestämmelser är tillämpliga på fordon som har registrerats efter den 31 mars 2018, alternativt tagna i bruk om registrering inte är obligatorisk.</p> <p>Tyskland undrade hur detta ska tolkas för ett fordon som registrerades före, men som först <i>efter</i> nämnt datum blev godkänt som EX, AT- eller FL-fordon. Dessa fordon är dessutom inte utrustade med elektrisk utrustning som uppfyller tidigare utgåvor av ADR.</p> <p>Frågor:</p> <ol style="list-style-type: none">1) Avses registrering enligt den fordonsslag som gäller registrering av alla fordon?2) Avser skrivning i fotnot a) resp. b) även fordon som typgodkänts enligt ADR efter 31 mars 2018? <p>Resultat:</p>

	<p>WP.15 var enigt om att det är datum för registrering enligt generell fordonsslag som avses. Detta innebär att i de fall ett fordon som, t.ex., är registrerat 2010 blir godkänt för ADR-transport 2018, så ska detta uppfylla de bestämmelser som gällde vid registreringen, dvs. 2010.</p>
INF.23 (Turkiet)	<p>Fråga om godkännande av skyddscontainer Turkiet ville veta hur övriga länder hanterar godkännandet av s.k. skyddscontainrar och vilka krav som ställs. De undrade om det vore lämpligt att införa krav i 7.5.2.2, fotnot a).</p> <p>Resultat: Flera länder ansåg att det är komplicerat att det inte finns några riktlinjer i ADR för vilka krav en skyddscontainer ska uppfylla. Turkiet inbjöd länder att lämna ytterligare synpunkter och återkommer med ett förslag i maj.</p>
7. WP.15:s arbete	
<i>Inga dokument har publicerats under denna agenda punkt än.</i>	
8. Övriga frågor	
2019/21 (Schweiz) INF.11 (Schweiz)	<p>Transport av skadade/defekta litiumbatterier installerade i elfordon Schweiz ville införa bestämmelser för transport av elfordon där litiumbatterierna är skadade eller defekta och dessa ska gå som last. De föreslog ett exempel till lösning där en 20 fotscontainer med bl.a. integrerat brandlarm och automatiskt brandsläckningssystem kan användas. Övriga länders syn på vilken säkerhetsnivå som kan anses rimlig efterfrågades.</p> <p>INF.11: Schweiz kompletterar sitt dokument med några konkreta förslag. En rad bestämmelser föreslås för UN 3171, 3480 resp. 3481, bl.a. att dessa ges en ny bulkkod, AP11, som möjliggör transport i container. De vill även införa ett helt nytt delavsnitt, 6.11.6 för sådana containrar. De allmänna kraven anses dock uppfylla för 20 fotscontainers som uppfyller ISO-Norm 668. Tilläggskrav föreslogs vad gäller containerns prestationskrav och märkning.</p> <p>Resultat:</p>

	Mötet ansåg inte att några bestämmelser kan föras in för detta syfte i dagsläget eftersom det är en ständig utveckling på området. Ytterligare krav skulle kunna hindra ytterligare investeringar vad gäller eldrift. Diskussioner sker dock inom Joint på detta område.
2019/23 (Sekretariatet)	Hänvisning till behörig myndighet i delarna 8 och 9 Sekretariatet hade iordningsställt en lista över alla ställen där del 8 och 9 refererar till ”behörig myndighet”. De föreslog att listan gås igenom för att reda ut vad som avses på de olika ställena och för att harmonisera synen mellan länderna. Resultat: Mötet gick igenom dokumentet och gjorde några ändringar. Sekretariatet återkommer med en reviderad lista till maj-mötet.
INF.19 (Sekretariatet)	Utkast till rättelser till ADR 2019 Resultat: Ändringarna antogs.
INF.20 Sekretariatet	Redaktionella ändringar i ADR Ändringar som hänförs till olika språkutgåvor av ADR. Resultat: Ändringarna antogs.
INF.22 (Sekretariatet)	Uppdatering av övergångsbestämmelser i kapitel 1.6 Resultat: Förslaget antogs.
9. Val av ordförande respektive vice ordförande för 2020	
Resultat: Efter förslag från Luxemburg föreslogs sittande ordförande, Ariane Roumier (Frankrike) och vice ordförande Alfonso Simoni (Italien). Förslaget antogs utan omröstning.	
10. Godkännande av rapporten	
Resultat: Rapporten godkändes. Nästa möte äger rum den 11-15 maj i Genève.	

[Skriv här]

2019-11-18

2019-09910