

## Rapport från 96:e mötet med FN:s arbetsgrupp för transport av farligt gods på väg, WP.15, 6 - 9 maj 2014, Genève

Färgkoderna i rapporten betyder:

**Grön** = Positivt resultat (ärendet färdigbehandlat)

**Gul** = Förslaget drogs tillbaka eller ytterligare arbete kommer att ske

**Röd** = Negativt resultat

### **FÖRTECKNING ÖVER DELTAGARE**

Sverige representerades av Jan Nilsson, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.

25 nationer samt 5 internationella intresseorganisationer inom ADR-området deltog på mötet. Därutöver deltog en representant från EU-kommissionen och en från OTIF.

#### Följande nationer deltog:

Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Irland, Israel, Italien, Litauen, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Rumänien, Ryssland, Schweiz, Serbien, Slovakien, Storbritannien, Sverige, Tjeckien, Tyskland, Ungern och Österrike.

#### Följande internationella intresseorganisationer deltog:

International Road Transport Union (IRU), European Conference of Fuel Distributors (ECFD), European Liquefied Petroleum Gas Association (AEGPL), International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA) och International Dangerous Goods and Containers Association (IDGCA)

Dokument <a href="#">ECE/TRANS/WP.15/</a>	Titel/Sammanfattning	Resultat från mötet
<b>Deltagarförteckning</b> (se ovan)		
<b>1. Antagande av dagordning</b>		
Dagordningen, ändrad genom INF.2 och INF.6, godkändes med vissa justeringar.		
<b>2. 75:e mötet för Inland Transport Committee</b>		
Rapporten från det 76:e mötet i Inland Transport Committee var inte tillgänglig så denna kommer att tas upp på nästa möte i WP.15.		
<b>3. Statusen för ADR-överenskommelsen samt relaterade frågor</b>		
WP.15 noterade att det fortfarande är 15 länder som inte undertecknat ändringsprotokollet (Azerbajdzjan, Vitryssland, Bosnien Hercegovina, Kroatien, Island, Kazakstan, Malta, Marocko, Montenegro, Serbien, Tadjikistan, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, Tunisien, Turkiet och Ukraina).		
<b>4. Tolkningsfrågor</b>		
2014/3 (Ryssland)	<b>Genomförande av 8.2.2.7.1.6</b> Ryssland tycker att det är oklart i delavsnitt 8.2.2.7.1.6 vad som avses med en examination i form av ett skriftligt prov. Man har förstått att flera länder redan	WP.15 bekräftade att ett system med elektroniska examinationer på distans är tillåtet enligt gällande text i 8.2. Detta förutsätter att den som examineras på ett säkert sätt kan identifieras och att övervakning finns. Tyskland meddelade att de förbereder ett dokument till nästa möte

Dokument <a href="#">ECE/TRANS/WP.15/</a>	Titel/Sammanfattning	Resultat från mötet
	<p>har skriftliga prov i elektronisk form. Ryssland vill nu att WP.15 överväger införandet av en rutin där det går att genomföra examination på distans över internet. Detta förutsatt en tillförlitlig och säker identifiering av provdeltagarnas svar och resultat. Om mötet anser att den möjligheten ska finnas och en ändring i regelverket i så fall krävs erbjuder sig Ryssland att författa ett förslag om detta.</p>	<p>för att klargöra detta och inbjöd Ryssland att delta i det arbetet.</p>
<p><b>INF.15</b> (Irland)</p>	<p><b>Maximal vikt på fordon för transport av farligt gods</b></p> <p>Irland vill att mötet klargör vad som avses med referensen till 44 ton när detta finns angivet under punkten 8 i ett fordonscertifikat. Kan ett fordon vars bromsar är testade för 44 ton ändå väga 46 ton och transportera farligt gods?</p>	<p>Som svar på frågan om ett fordon som transporterar farligt gods nationellt kan ha en totalvikt som överstiger 44 ton trots att tillsatsbromsen endast testats och godkänts vid 44 ton så bekräftade mötet att sådana fordon kan användas och att riktlinjerna som ges i bilaga 4 till rapport från WP.15 i maj 2001 gäller. Sekretariatet uppmanades att uppdatera dessa riktlinjer och lägga ut dem mer lättillgängligt på UNECE:s hemsida.</p>
<p><b>5. Texter från Joint-mötet</b></p>		
<p><b>AC.1/130 Annex II (Sekretariatet) +</b> <b>INF.5 / Rev1</b> (Sekretariatet) + INF.28 (Frankrike)</p>	<p><b>Rapport</b> från Joint-mötet som hölls i mars 2014. INF.5 - Texter antagna av Joint-mötet för införande i ADR 2015.</p>	<p>WP.15 behandlade ändringarna från Joint i del I och II i INF.5/Rev.1. Ändringarna antogs för ADR 2015 förutom några justeringar. Det fanns ett antal hakparanteser för referenser till standarder eftersom dessa ska publiceras i</p>

<b>Dokument</b> <a href="#">ECE/TRANS/WP.15/</a>	<b>Titel/Sammanfattning</b>	<b>Resultat från mötet</b>
		<p>maj eller juni 2014. WP.15 beslutade att anta dessa referenser utan hakparanteser men om de inte publicerats 15 juni så måste sekretariatet skicka ut en korrigerig. Referensen för ny version av standarden EN 1626 enligt INF.28 antogs. Den nya särbestämmelsen TT 11 ändrades enligt förslag av Belgien. Ryssland påtalade problem med en hänvisning till ett EU-direktiv i 1.1.3.3 c) vilket innebar att mötet beslutade om att i detta delavsnitt även hänvisa till den konsoliderade resolutionen om fordonskonstruktion (R.E.3).</p>
<p><b>INF.12</b> (Belgien) +  <b>INF.21</b> (Schweiz)</p>	<p><b>System för additiver - övergångsbestämmelse för ADR 2015</b></p> <p>En ny särbestämmelse om system för additiver kommer att införas i ADR 2015. Vid beslut om denna togs även beslut om en övergångsbestämmelse för existerande utrustningar. Belgien tog vid senaste Joint-mötet upp några saker i denna övergångsbestämmelse som bör ändras. Joint-mötet lämnade synpunkter, drog en del slutsatser och uppmanade Belgien med stöd av dessa att till nästa WP.15-möte ta fram ett förslag om ändring av övergångsbestämmelse 1.6.3.44 för ADR 2015 vilket Belgien i INF.12 här gör.</p>	<p>Förslaget om ändring av övergångsbestämmelsen antogs med undantag av den del som Schweiz (INF.21) var emot. Beträffande den delen diskuterades en kompromiss fram som antogs på mötet.</p>

<b>Dokument</b> <a href="#">ECE/TRANS/WP.15/</a>	<b>Titel/Sammanfattning</b>	<b>Resultat från mötet</b>
	<p><b>Kommentarer på INF.12</b></p> <p>Schweiz vill att Belgiens förslag i punkten 4 inte antas så att "användningsland" behålls.</p>	
<p><b>INF.16</b> (Sverige)</p>	<p><b>Redaktionell ändring i 5.2.2.1.11.1</b></p> <p>Bestämmelserna för etikettering av radioaktiva ämnen har skrivits om till ADR 2015. Den nya andra meningen i 5.2.2.1.11.1 omfattar bl.a. märkning av överpack vilket även den kvarvarande existerande tredje meningen gör. Den tredje meningen blir onödig i och med den nya texten. Sverige tror att det är en miss att den tredje meningen inte tagits bort och föreslår därför det i detta informella dokument.</p>	<p>Korrigeringen av texten i 5.2.2.1.11.1 föreslagen av Sverige antogs. Storbritannien tog upp frågan om "tank" verkligen ska nämnas i andra meningen och sekretariatet uppmanades att se över detta.</p>
<p><b>INF.33 + INF.33/Add1</b> (IDGCA) + <b>INF.24</b> (Tyskland)</p>	<p><b>Förslag att använda flexibla bulkcontainrar (FBC)</b></p> <p>IDGCA förslår att hakparanteser runt bestämmelserna om flexibla bulkcontainrar tas bort med hänvisning till tester redovisade i INF.33/Add1</p> <p><b>Krav på stabilitet av fordon för transport av</b></p>	<p>Mötet tackade för redovisningen av de tester som gjorts men menade att detta förmedlats till WP.15 mycket sent. Inte mycket tid fanns för experter att värdera underlaget. Förslaget i INF.24 fick stort stöd. Genom en omröstning beslutades att flytta beslutet om ett eventuellt införande av bestämmelser för flexibla bulkcontainrar till nästa möte. Det påpekades att alla dokument beträffande FBC då måste vara inlämnade som officiella dokument så att alla</p>

Dokument <a href="#">ECE/TRANS/WP.15/</a>	Titel/Sammanfattning	Resultat från mötet
	<p><b>FBC</b></p> <p>Tyskland föreslår att det ska krävas ett elektroniskt stabilitetssystem på de fordon som ska användas för transport av farligt gods i FBC.</p>	<p>delegationer har tid och möjlighet att diskutera ärendet nationellt innan mötet.</p>
<b>6. Förslag till ändringar i ADR</b>		
<b>(a) Konstruktion och godkännande av fordon</b>		
<p><b>2014/2</b> (Nederländerna) + <b>INF.11</b> (Tyskland)</p>	<p><b>Användning av LNG som bränsle i fordon för transport av farligt gods</b></p> <p>LNG som bränsle i fordon för transport av farligt gods har diskuterats på tidigare möten och som ett resultat på det föreslår nu Nederländerna att det införs bestämmelser som gör det möjligt att använda detta bränsle. Dokumentet innehåller en summering av de säkerhetsaspekter som beaktats. Som motiv till förslagen nämns bl.a. att LNG-tankar är hållbara och motståndskraftiga. Dessutom är de utrustade med automatisk avstängningsventil och dubbla tryckavlastningsanordningar. I delavsnitt 9.2.4.3 föreslås en anpassning av texten i a) så att den kan tillämpas även för gas. Därefter definieras de tankar</p>	<p>WP.15 förde en omfattande diskussion om LNG som bränsle i fordon för transport av farligt gods. Några länder ansåg att ytterligare motivering måste tas fram och en riskanalys genomförs som beaktar riskerna med LNG i kombination med olika slag av farligt gods. En majoritet ansåg ändå att en hög säkerhetsnivå uppnås genom att systemet uppfyller ECE-reglemente 110. Det beslutades genom omröstning att till ADR 2017 anta förslaget från Nederländerna med de förändringar och tillägg som Rumänien föreslog i INF.22. Ett förslag togs upp på mötet att ta bort referensen för bränsle med flampunkt över 55°C för att kunna tillåta dubbla bränslesystem för EX-fordon men detta förslag antogs inte. AEGPL återkommer med förslag om LPG och CNG som bränsle vid framtida möten.</p>

<b>Dokument</b> <a href="#">ECE/TRANS/WP.15/</a>	<b>Titel/Sammanfattning</b>	<b>Resultat från mötet</b>
	<p>som ska kunna användas, och vilka bränslen som inte får användas. I 9.2.4.4 föreslår man att det införs en flampunktsgräns för bränsle till EX-fordon. Slutligen föreslår Nederländerna nödvändiga övergångsbestämmelser för existerande fordon.</p> <p><b>Kommentarer på dokument 2014/2</b></p> <p>Tyskland tycker det är viktigt att LNG kan användas vid farligt gods-transporter och tackar Nederländerna för att lämnat in 2014/2 <b>men</b> tycker att vissa förslag behöver beaktas ytterligare innan de kan antas. Bl.a. gäller det vilka konsekvenserna blir om hålltiden för bränsletanken överskrids. Tyskland anser att för att kunna motivera föreslagna ändringar så bör det utföras en vetenskaplig riskidentifieringsstudie. Man behöver se över om LNG som eventuellt kommer ut vid överskriden hålltid eller vid en olycka kan reagera farligt med det transporterade godset. Tyskland vill ha en arbetsgrupp som diskuterar deras synpunkter.</p>	
<p><b>2014/5</b> (Europeiska unionen)</p>	<p><b>Typgodkännande av fordon och dess komponenter</b></p> <p>EU återkommer med det förslag som diskuterades på</p>	<p>EU förenklar lagstiftningen gällande typgodkännande enligt EC/61/2009 vilket innebär att 49 direktiv upphävs. Med denna motivering antogs förslaget, dock med vissa mindre justeringar.</p>

<b>Dokument</b> <a href="#">ECE/TRANS/WP.15/</a>	<b>Titel/Sammanfattning</b>	<b>Resultat från mötet</b>
	<p>föregående möte om att stryka hänvisningar i regelverket till vissa direktiv som upphört eller ersatts. Nu har man förenklat det från två förslag till ett. Det är förslag 2 från dokumentet till föregående möte som ändrats efter de kommentarer som då lämnades.</p>	
<p><b>INF.14</b> (Storbritannien)</p>	<p><b>O3- och O4-släp</b></p> <p>I 8.3.8 anges att då en transportenhet utrustad med ett läsningsfritt bromssystem består av ett motorfordon och ett O<sub>3</sub>- eller O<sub>4</sub>-släp ska ledningarna vara kopplade under hela transporten. Storbritannien anser att det behöver förtydligas vilka släp som avses och har två förslag på hur detta kan göras. Huvudförslaget är att byta ut O<sub>3</sub> och O<sub>4</sub> till att istället skriva "släp över 3,5 ton". Det alternativa förslaget är att i en fotnot hänvisa till resolution R.E.3.</p>	<p>Mötet antog förslaget från Storbritannien att förtydliga texten i 8.3.8 så att det tydligare framgår att man avser släp med en totalvikt över 3,5 ton.</p>
<p><b>(b) Övriga förslag</b></p>		
<p><b>2014/1</b> (Frankrike)</p>	<p><b>Transport av UN 1745, 1746 och 2495 i tryckfat</b></p> <p>Här föreslår Frankrike att den franska versionen av ADR rättas till när det gäller tre ämnen i tabell 3 i</p>	<p>Mötet antog de föreslagna justeringarna i tabell 3 i förpackningsinstruktion P200 för den franska versionen av ADR.</p>



Dokument <a href="#">ECE/TRANS/WP.15/</a>	Titel/Sammanfattning	Resultat från mötet
	förpackningsinstruktion P200. I den franska versionen saknas det kryss som anger att ämnena får transporteras i tryckfat. Då den franska RID samt engelska och ryska ADR har med detta kryss så verkar det vara ett uppenbart fel i den franska versionen av ADR.	
2014/4 (IRU)	<p><b>Riktlinjer för stuvning i 7.5.7.1</b></p> <p>IRU har utvecklat riktlinjer för lastsäkring med målet att antalet döda och skadade pga. bristande lastsäkring ska minskas. Riktlinjerna är baserade på standarden EN 12195-1:2010 men är inte juridiskt bindande. De bidrar dock med praktisk information och vägledningar för att uppnå säkra transporter. IRU föreslår att referensen till deras guideline läggs till i 7.5.7.1.</p>	Mötet gav inte något stöd för hänvisningen som IRU föreslog. EU-kommissionen ansåg inte att detta förslag gick i linje med EU-arbetet som pågår om lastsäkring och reserverade sig kraftigt.
2014/6 (Frankrike)	<p><b>Märkning av tankfordon som transporterar bränsle</b></p> <p>Vid två tidigare WP.15-möten, 2008 och 2010, har det diskuterats om UN 3475 Etanol skulle läggas till i listan av ämnen som kan märkas enligt 5.3.2.1.3. Förslaget</p>	Trots stort stöd för förslaget föreslog Frankrike självt att detta behöver diskuteras ytterligare och synpunkter måste inhämtas från den internationella organisationen för räddningstjänster (CTIF). Mötet höll med om detta och uppmanade alla delegationer att inhämta information om hur det fungerar i varje land.

Dokument <a href="#">ECE/TRANS/WP.15/</a>	Titel/Sammanfattning	Resultat från mötet
	<p>har dock inte antagits med motivering att andra släckmedel krävs för E85. Enligt Frankrike så är det dock ingen skillnad i praktiken utan samma släckmedel används för samtliga ämnen som kan utnyttja 5.3.2.1.3. Därför föreslår Frankrike att UN 3475 ETANOL- OCH BENSINBLANDNING, med mer än 10 % etanol läggs till i 5.3.2.1.3.</p>	
<p><b>2014/7 + INF.3</b> (Sekretariatet)</p>	<p><b>Referens till IMO/ILO/UNECE Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units (CTUs)</b></p> <p>Det har nu arbetats klart med de internationella lastsäkringsriktlinjerna (se INF.3) i expertgruppen och de ska nu formellt antas av IMO/ILO och UNECE. Nu är det upp till WP.15 att överväga om man ska ändra fotnot 1 i 7.5.7.1 i ADR för att införa en hänvisning till relevanta kapitel i riktlinjerna när dessa har godkänts av de tre organisationerna och publicerats.</p> <p><b>De nya CTU-riktlinjerna</b></p> <p>INF.3 innehåller de nya lastsäkringsriktlinjerna (CTU)</p>	<p>Det fanns stöd för att hänvisa till CTU men mötet ville invänta åsikter från IMO och ILO. Dessutom ansåg mötet att kapitel 4 i riktlinjerna behöver beaktas noga då detta handlar om skyldigheter för delaktiga så att ingen konflikt uppstår med kapitel 1.4 i ADR.</p>

<p style="text-align: center;"><b>Dokument</b></p> <p style="text-align: center;"><a href="#">ECE/TRANS/WP.15/</a></p>	<p style="text-align: center;"><b>Titel/Sammanfattning</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Resultat från mötet</b></p>
<p><a href="#">/AC.1/2014/27 + INF.7</a> (Schweiz)</p>	<p><b>Undantag för elektriska energilagringssystem</b></p> <p>Detta dokument hann man inte ta upp på det senaste Joint-mötet och det flyttas därför över till WP.15 och RID. I delavsnitt 1.1.3.7 undantas litiumbatterier som är inbyggda i transportmedel och används för dess framdrivning eller drift av dess utrustning, samt litiumbatterier som är inbyggda i en utrustning som används under transporten, från övriga bestämmelser i RID/ADR. Schweiz menar att det finns ett flertal andra system för lagring av elektrisk energi som man vid transport bör kunna tillämpa samma undantag för. Således föreslår man att i texten byta ut ordet "litiumbatterier" mot "elektriska energilagringssystem".</p> <p><b>Revidering av dokument /AC.1/2014/27 ovan.</b></p> <p>I INF.7 har Schweiz förändrat själva förslaget från att bara föreslå undantag av energilagringssystem till att även nämna energiproduktionssystem och göra en uppräknig av vad det kan vara för några system som avses.</p>	<p>Några länder ansåg att detta berör andra transportslag och därför borde diskuteras på Joint-mötet. Förslaget antogs dock efter omröstning.</p>

<b>Dokument</b> <a href="#">ECE/TRANS/WP.15/</a>	<b>Titel/Sammanfattning</b>	<b>Resultat från mötet</b>
<b>INF 8</b> (IRU)	<b>Skriftliga instruktioner</b>  IRU vill ändra texten i första strecksatsen i de franska skriftliga instruktionerna. Ändringen kan påverka andra länder som utgått från den franska versionen vid översättning till sitt språk.	Mötet var överens om att anta den föreslagna ändringen i den franska versionen av de skriftliga instruktionerna.
<b>INF 9</b> (IRU)	<b>Skriftliga instruktioner</b>  På föregående möte togs ett beslut med stöd av ett dokument från Belgien att ta bort vissa detaljer i de skriftliga instruktionerna. Ändringen kommer in i ADR 2015 och innebär att en del detaljuppgifter om den personliga utrustningen som krävs på sista sidan i de skriftliga instruktionerna tas bort eftersom de återfinns i delavsnitt 8.1.5. IRU anser nu att man bör upphäva det beslutet eftersom det kommer leda till missförstånd när texterna inte blir helt lika.	WP.15 bestämde, till skillnad från förslaget i detta dokument, att ändringarna i de skriftliga instruktionerna som beslutades på föregående möte skulle bestå. Några länder ansåg att tillsynen kunde bli lite svårare att utföra när det inte längre hänvisas till vissa standarder men mötet klargjorde att dessa endast är exempel och inte bindande.

<b>Dokument</b> <a href="#">ECE/TRANS/WP.15/</a>	<b>Titel/Sammanfattning</b>	<b>Resultat från mötet</b>
<b>INF.13</b> (Luxemburg)	<b>Förbud rökning</b>  Rökning förbjuds i några delavsnitt i ADR. Luxemburg vill att det tydliggörs att dessa förbud också omfattar elektroniska cigaretter. Luxemburg förslår därför att texten "Detta förbud gäller även elektroniska cigaretter" läggs in i delavsnitt 7.5.9, 8.3.5, 8.5 S1 och 5.4.3.4.	Ett antal länder ansåg att förbudet mot rökning redan innefattar elektroniska cigaretter och att detta skulle kunna tydliggöras i rapporten från mötet. Men en majoritet såg behov av att komplettera regelverket med text om förbud i vissa situationer för elektroniska cigaretter. Vissa tyckte att det finns en risk att de som använder elektroniska cigaretter ibland inte anser sig innefattas i begreppet rökare.
<b>INF.17</b> (Sekretariatet)	<b>Korrigeringar av ändringar</b>  Sekretariatet har i detta INF sammanställt några korrigeringar av ändringstexter. Mestadels handlar det om att ensa vissa engelska texter med de franska och vise versa.	Mötet antog ändringarna som sekretariatet föreslog och därtill även en mindre ändring i MP18 och MP23 föreslaget av Storbritannien.
<b>INF.19</b> (Sekretariatet)	<b>Tunnelkod för UN 3507</b>  Då UN 3507 inte har någon tunnelkod idag förslår sekretariatet att "C" införs i tabell A och i 1.9.5.2.2.	Förslaget om tunnelkod C för UN 3507 antogs inte. Däremot antogs D vilket muntligen föreslogs av Nederländerna. Sekretariatets förslag kunde inte antas eftersom för många länder avstod från att rösta. Schweiz pekade på problemet med WP.15:s nuvarande röstningsregler, vad gäller tunnlar, då inte alla länder har några tunnlar och därmed inte något intresse i dessa frågor.

<b>Dokument</b> <a href="#">ECE/TRANS/WP.15/</a>	<b>Titel/Sammanfattning</b>	<b>Resultat från mötet</b>
<b>7. WP.15:s arbete</b>		
Inga dokument behandlades under denna agendapunkt.		
<b>8. Övriga frågor</b>		
<a href="#">INE.4</a> (Nederländerna)	<b>Rapport från arbetsgruppen om elektriska fordonssystem</b>  Arbetsgruppen träffades i Delft i Nederländerna i februari. Mandatet är att se över befintliga bestämmelser om elektriska fordonssystem i del 9 och om förändringar behövs, beakta teknikutvecklingen på området. I en bilaga till rapporten har arbetsgruppen föreslagna ändringar och frågor som WP.15 behöver yttra sig om.	WP.15 välkomnade rapporten från arbetsgruppen och tackade Nederländerna och de andra deltagarna för det arbete som utförts hittills. Mötet godkände att mandatet för arbetsgruppen utökas till att även omfatta andra delar av del 9. Flera delegationer gav sitt principiella stöd för de punkter som nämnts i bilaga 1 till dokumentet. Mer arbete behövs för delavsnitt 9.2.2.6.3 för att kunna antas. Det föreslogs också att bjuda in experter från WP.29 att delta i arbetet framöver.
<b>9. Godkännande av rapporten</b>		

<b>Dokument</b> <a href="#">ECE/TRANS/WP.15/</a>	<b>Titel/Sammanfattning</b>	<b>Resultat från mötet</b>
Rapporten gicks igenom och godkändes.		