



Rapport från 97:e mötet med FN:s arbetsgrupp för transport av farligt gods på väg, WP.15, 3 - 6 november 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 Katarina Ström, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.

29 nationer samt 9 internationella intresseorganisationer inom ADR-området deltog på mötet. Därutöver deltog en representant från EU-kommissionen och en från OTIF.

Följande nationer deltog:

Belgien, Danmark, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, Finland, Frankrike, Irland, Israel, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Rumänien, Ryssland, Schweiz, Serbien, Slovakien, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tjeckien, Turkiet, Tyskland, Ungern och Österrike.

Följande internationella intresseorganisationer deltog:

European Chemical Industry Council (CEFIC), 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), European Industrial Gases Association (EIGA), International Association for Natural Gas Vehicles (NGV Global), European Association for Coal and Lignite (EURACOAL).

**Working Party on the Transport of Dangerous Goods
3 - 6 November 2014, Genève**

Dokument ECE/TRANS/WP.15/	Titel/Sammanfattning	Resultat från mötet
1. Antagande av dagordning		
/225 (Sekretariatet) /225/Add.1 (Sekretariatet) INF.17 (Sekretariatet) <u>Bakgrundsdokument</u> /190Add1 /224 (Sekretariatet) /225 samt Corr.1-4 /222 samt Corr.1-2 /222/Add.1 samt Corr.1	Provisorisk agenda för 97:e mötet Lista över dokument Provisoriskt schema Mandat och regler för WP.15 Rapport från 96:e mötet med WP.15, 6-9 maj 2014. ADR gällande från 1 januari 2013. Utkast till ändringar i ADR.	Dagordningen fastslogs med tillägg av sent inkomna informella dokument, vars innehåll och resultat framgår av denna rapport.

Dokument ECE/TRANS/WP.15/	Titel/Sammanfattning	Resultat från mötet
2. 76:e mötet för Inland Transport Committee		
ECE/TRANS/240 (Sekretariatet)	Rapport från 76:e mötet med Inland Transport Committee (ITC), 25-27 februari 2014	WP.15 gick igenom de punkter i ITC:s rapport som rörde farligt gods. Här noterades särskilt att den internationella koden för lastsäkring i lastbärare (IMO/ILO/UNECE Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units) nu även har antagits av IMO Maritime Safety Committee. Nu återstår endast ett antagande av ILO.
3. Statusen för ADR-överenskommelsen samt relaterade frågor		
INF.18 (Sekretariatet)	WP.15 informeras om statusen för ADR, ändringsprotokollet från 1993 samt särskilda avtal och notifikationer i enlighet med kapitel 1.9. I skrivande stund har det, sedan föregående möte, inte skett några ändringar vad gäller statusen för ADR (48 medlemsländer) eller 1993 års ändringsprotokoll (33 undertecknande stater). De länder som ännu ej har undertecknat ändringsprotokollet (15 länder) uppmanades att vidta nödvändig åtgärder för att slutföra processen.	
4. Tolkningsfrågor		

Dokument ECE/TRANS/WP.15/	Titel/Sammanfattning	Resultat från mötet
2014/10 (Schweiz)	Undantagen i 1.1.3.1 (a) Schweiz anser att undantaget endast kan utnyttjas av en person som själv utför transporten. I de fall en privatperson medföljer i ett fordon som passagerare och har med sig farligt gods för eget bruk/sport och fritid så kan inte undantaget tillämpas. Exempel: om två personer ska åka och dyka så är endast föraren och dennes gods undantaget. Schweiz önskar mötets tolkning i frågan.	Majoriteten av de länder som yttrade sig, däribland Sverige, ansåg att detta undantag inte enbart kan utnyttjas av föraren själv, utan också tillämpas vid en transport där andra personer finns med i samma fordon och bär med sig farligt gods. Några länder menade dock att skrivningen inte utesluter att stora mängder gods förs med i ett fordon, där godset är ämnat åt andra personer än föraren. Som exempel nämndes andningsgas till dykning. Det kan möjligen diskuteras om en övre mängdbegränsning ska föras in för vissa ämnen, likt den som redan finns för brandfarliga vätskor. Schweiz överväger om ett sådant förslag kan lösa deras situation och ombads i detta fall att presentera det på Joint-mötet, för harmonisering av texten för väg, järnväg och inre vattenvägar.

Dokument ECE/TRANS/WP.15/	Titel/Sammanfattning	Resultat från mötet
2014/11 (Belgien) /224, para. 41	<p>Individuella praktiska övningar, 8.2.2.3.9 I 8.2 finns krav på individuella praktiska övningar. Belgien efterfrågar nu hur övriga länder bedriver denna utbildning i samband med grund- respektive repetitionsutbildning, samt i vilken mån de praktiska övningarna skiljer sig mellan dessa utbildningar. Syftet med Belgiens fråga är att samla in underlag för att vid kommande möte lägga fram ett förslag till specificerad text i 8.2 om hur de individuella, praktiska övningarna ska genomföras. Särskilt vad gäller första hjälpen, brandsläckning och hur man ska agera i händelse av olycka.</p> <p>Länderna inbjuds att informera om hur räddningstjänsten hanterar bränder med etanol- och gasblandningar samt bensin och diesel.</p>	<p>Flera länder, däribland Sverige, informerade om hur de individuella praktiska övningarna genomförs i sina respektive länder. Några länder ansåg att det vore en fördel att introducera vissa riktlinjer eller bestämmelser i kapitel 8.2 för att få en mer enhetlig struktur på denna del av utbildningen. Andra länder ansåg det dock viktigt att behålla flexibiliteten i bestämmelserna och ville inte införa ytterligare bestämmelser. En "Good Practice Guide" kunde dock tjäna ett syfte.</p> <p>Belgien tar med sig synpunkterna hem och överväger om ytterligare arbete ska göras. Eventuellt kommer ett frågeformulär att skickas ut för att ett bredare underlag ska erhållas.</p> <p>Denna punkt sköts över till nästa möte med WP.15.</p>
INF.6 (Schweiz) INF.15 (CEFIC, AISE, CEPE)	<p>Transport av UN 3077 och 3082 Schweiz vill veta om det är tillåtet att transportera miljöfarliga ämnen tillhörande UN 3077/3082 utan att tillämpa undantaget i SP 375 i de fall förpackningarna är högst 5 liter/kg.</p> <p><u>SP 374 lyder:</u></p>	<p>Majoriteten ansåg att en lättnad i bestämmelserna är att betrakta som frivillig att utnyttja, och att det därför alltid är möjligt att genomföra transporten i enlighet med bestämmelserna "fullt ut".</p> <p>Det noterades dock att vissa bestämmelser, särskilt ibland särbestämmelserna, inte tydligt redogör för om texten är tvingande eller ej. UK pekade här på den förklaring som finns till tabell A, kolumn 6, där ev. särbestämmelser ska framgå. Här anges det att kolumnen innehåller särbestämmelser som <i>ska</i></p>

Dokument ECE/TRANS/WP.15/	Titel/Sammanfattning	Resultat från mötet
	<p><i>"När dessa ämnen transporteras i enkelförpackningar eller sammansatta förpackningar med en nettomängd per enkel- eller innerförpackning av högst 5 l för vätskor eller en nettovikt per enkel- eller innerförpackning av högst 5 kg för fasta ämnen, omfattas de inte av några andra bestämmelser i ADR/ADR-S under förutsättning att förpackningarna uppfyller de allmänna bestämmelserna i 4.1.1.1, 4.1.1.2 och 4.1.1.4 till 4.1.1.8."</i></p>	<p>uppfyllas. Detta är lite missvisande och kanske bör ses över.</p> <p>Då denna fråga kommer att diskuteras på det kommande mötet med Subkommittén i december, så ombads Schweiz att återkomma med frågan nästa WP.15 då synpunkterna från Subkommittén kan tas i beaktande.</p>
<p>INF.12 (Nederländerna)</p>	<p>Utrustning för att hantera farligt gods fastsatta på fordon för att transportera farligt gods i avmonterbara tankar, tankcontainrar, UN-tankar och MEG-container</p> <p>Nederländerna önskar att veta hur andra länder ser på ytterligare driftutrustning på transporterande fordon och mobila tankstationer.</p> <p>Nederländerna påpekar att i kapitel 9.7 så finns inget angivet om ytterligare driftutrustning. Nederländerna informerade om att en ansökan till godkännande för ett fordon har inkommit för en mobil tankstation som består av en UN-tank och ytterligare driftutrustning bestående av tankenhet, förångare och mätare. Tanken är tänkt att användas till LNG/CNG.</p>	<p>Flera länder uttryckte svårigheter med att identifiera vilken typ av fordon som avsågs i INF.2. Efter att Nederländerna visat bilder (vilka sannolikt kommer att presenteras i ett senare kompletterande dokument till deras INF.12) så ansåg de länder som framförde synpunkter följande:</p> <p>Efter som den serviceutrustning som är avsedd att kopplas till tanken aldrig är monterad/inkopplad under transport, utan endast kopplas fast under fyllning eller tömning, så behöver den inte ingå i vare sig tankens eller fordonets typgodkännande. Själva tanken ska dock uppfylla bestämmelserna i kapitel 6.7 eller 6.8, vad som är tillämpligt, och fordonet ska vara av typen FL-fordon. Själva serviceutrustningen ska uppfylla de bestämmelser som finns för trycksatt utrustning i det land där den används och den får inte vara inkopplad under transport.</p>

Dokument ECE/TRANS/WP.15/	Titel/Sammanfattning	Resultat från mötet
INF.14 (Luxemburg)	Tolkning av särbestämmelse SP 664 (g) i ADR 2015 Luxemburg undrar om anordningarna som används för additiver (tillsatskemikalier) för transport av UN 1202, 1203, 1223, 1268, 1863 och 3475 i fasta tankar (tankfordon) eller avmonterbara ska etiketteras. I kommande SP 664 anges ett förtydligande att tankarna inte behöver märkas med en storetikett som motsvarar additiverna, däremot anges inget om anordningarna behöver förses med etiketter. Luxemburg önskar få ett förtydligande om etiketteringskravet.	Följande klargjordes av WP.15: <ul style="list-style-type: none"> - I de fall additiverna transporteras i tankfack så gäller bestämmelserna för märkning i kapitel 5.3. - Om additiverna transporteras i separata förpackningar som kan anslutas till utrustningen för tillsats av dessa additiver, så ska förpackningarna märkas och etiketteras i enlighet med bestämmelserna i kapitel 5.2. - Om additiverna transporteras i behållare som är en fast del av tankskalet, eller är permanent fastsatta utanpå tanken/tankfordonet, i enlighet med SP664 (g), så krävs ingen märkning för själva additiverna. Det framhölls att det senare av situationerna ovan anses tillräckligt eftersom farorna med additiverna, i händelse av en olycka, inte skulle utgöra någon ytterligare risk för räddningspersonalen. Jämfört med den volym som finns i tanken är additivernas effekt försumbar.
5. Texter från Joint-mötet (RID/ADR/ADN)		
AC.1/134 Add.1 + Add.2 (Sekretariatet)	Rapport från Joint-mötet som hölls i mars 2014, annex 1 (para. 32-42) och annex III.	De texter som beslutats av Joint-mötet antogs av WP.15.
6. Förslag till ändringar i ADR		

Dokument ECE/TRANS/WP.15/	Titel/Sammanfattning	Resultat från mötet
(a) Konstruktion och godkännande av fordon		
<p>2014/16 (AEGPL och NGV Global)</p> <p>INF.13 och INF.24 (AEGPL)</p> <p>INF.23 (NGV Global)</p>	<p>Användning av LNG och CNG som bränsle i fordon för transport av farligt gods</p> <p>LNG som bränsle i fordon för transport av farligt gods har diskuterats på tidigare möten. Vid förra mötet med WP.15 informerades, genom WP.29 (the World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations) om den senaste utvecklingen och ändringarna i ECE Reglemente 110 gällande fordon som drivs med flytande naturgas (LNG).</p> <p>En omfattande diskussion om LNG som bränsle i fordon för transport av farligt gods fördes då av WP.15. Några länder, däribland Sverige, ansåg att ytterligare motivering måste tas fram och en riskanalys genomföras 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 bestämmelser om att tillåta LNG som drivmedel i FL- och OX-fordon.</p> <p>AEGPL och NGV Global återkommer nu med förslag om att även tillåta LPG och CNG som bränsle.</p>	<p>Förslaget antogs inte utan kommer att diskuteras närmare nästa WP.15-möte.</p> <p>Även om flera länder uttryckte sitt stöd för liggande förslag så var det några länder, däribland Sverige, som efterfrågade mer riskrelaterad information samt tydligare skrivningar i föreslagna bestämmelser. Vissa riskanalyser presenterades under mötet, men då dessa blev tillgängliga mycket sent, gavs länderna inte tillräcklig tid för diskussion med berörda branscher och myndigheter på hemmaplan innan mötesstart. Det efterfrågades även mer information om, vid olycka, möjliga reaktioner mellan gasen i drivmedelstanken och det farliga gods som kan finnas i tanken som last. Här var frågan särskilt inriktad på LPG som bränsle.</p> <p>Här måste WP.15 även vara uppmärksam på det arbete som fortfarande pågår inom WP.29 vad beträffar återkommande kontroll av ventiler samt krav på riktningen för tryckavlastningsanordningar. Detta för att inte föra in motsättningar i bestämmelserna.</p>

Dokument ECE/TRANS/WP.15/	Titel/Sammanfattning	Resultat från mötet
	<p>Förslaget innebär en komplettering av texten i 9.2.4.3:</p> <p><i>(a) In the event of any leakage in the normal operating conditions of the vehicle, the fuel shall not come into contact with hot parts of the vehicle or of the load. The discharge opening(s) of pressure relief devices and/or pressure relief valves shall be directed away from fuel tanks of the vehicle or the load;</i></p> <p>De föreslår vidare att 9.2.4.4 ändras för att beakta CNG och att användningen av flytande petroleumgas (LPG) endast ska tillåtas om de specifika komponenterna för LPG är godkänd enligt ECE-reglemente nr 67-018 samt att de tekniska kraven däri är uppfyllda.</p>	
<p>2014/18 (Frankrike) INF.8 + INF.8 Rev.1 (Frankrike) INF.22 (Rumänien)</p>	<p>Riktlinjer relaterade till fordonscertifikatet i 9.1.3</p> <p>Vid förra mötet med WP.15 diskuterades INF.15 och ifyllandet av fordonscertifikatet i 9.1.3. Mötet konstaterade då att de riktlinjer som anges i bilaga 4 i WP.15 rapport från maj 2001 (ECE/TRANS/165) fortfarande gäller. Det noterades dock att vissa referenser behöver uppdateras. Frankrike lämnar här förslag till uppdatering samt att dessa riktlinjer ska göras tillgängliga på FN:s webbplats.</p> <p>INF.8 innehåller förslag till text för att harmonisera</p>	<p>Frankrikes förslag i INF.8 Rev.1 antogs med de modifieringar som Rumänien föreslagit i INF.22.</p> <p>Här framfördes även en fråga om ett fordon som har fått EX/III ikryssat i fordonscertifikatet per automatik även är godkänt som EX/II, trots att detta inte anges i certifikatet. Flera mötesdeltagare ansåg att det då är godkänt för båda fordonskategorierna. Mötesdeltagarna bjöds dock in att informera om hur man ser på det i sina respektive länder.</p>

Dokument ECE/TRANS/WP.15/	Titel/Sammanfattning	Resultat från mötet
	med texten i ADR. INF.22 innehåller vissa korrigeringar.	
INF.19 (Sekretariatet)	Tunnelkoder Efter att ha gått igenom listan över ämnen och tilldelade tunnelkoder har sekretariatet upptäckt vissa restriktionskoder som verkar vara felaktigt tilldelade. Detta rör till ämnen som har tilldelats restriktionskoder som inkluderar tanktransport trots att de är förbjudna i tank. De föreslår här rättelser av dessa.	Förslaget antogs som rättningar till ADR 2015.
(b) Övriga förslag		
2014/8 (Schweiz)	Övergångsbestämmelser för säkerhetsrådgivare, SP 664 Med anledning av de kommande bestämmelserna för additiver i tankbilar vill Schweiz införa en övergångsperiod vad gäller kravet på säkerhetsrådgivare. I de fall säkerhetsrådgivare har en behörighet som är begränsad till UN 1202, 1203, 1223 och 3475 har de i dagsläget inte behörighet att vara säkerhetsrådgivare om tanken är utrustad med behållare innehållande additiver. Här föreslås att en	Förslaget antogs inte. Slutsatsen blev att mötet inte ansåg att en övergångsperiod ska föras in i ADR. Additiverna består av ämnen som är antingen brandfarliga eller miljöfarliga, och kunskap om dessa faror ska en säkerhetsrådgivare för petroleumprodukter redan ha. Detta berör dessutom endast ett fåtal länder vilka kan lösa detta nationellt, eller genom multilateralt avtal.

Dokument ECE/TRANS/WP.15/	Titel/Sammanfattning	Resultat från mötet
	komplettering av behörigheten med de additiver som anges i SP 664 först behöver göras vid förnyandet av säkerhetsrådgivarebehörigheten.	
2014/9 (Schweiz) INF.16 (Sverige)	UN-nummer för uranhexafluorid I juni 2014 antog Sub-kommittémötet vissa ändringar gällande uranhexafluorid i syfte att lyfta fram dess giftiga egenskaper. Schweiz vill nu ändra tilldelningen av tunnelrestriktionskoder för dessa UN-nummer, dvs. UN 2977, 2978 och 3507.	Då Schweiz höll med om de synpunkter som framgick i Sveriges förslag så valde de att dra tillbaka sitt förslag i 2014/9.
2014/12 (Sekretariatet)	Uppdatering av referens till EN 141 Vid mötet med WP.15 i november 2013 beslutades att referensen till EN 141 i 5.4.3.4 skulle tas bort. Detta resulterade i att de relaterade ändringar som kommit från Joint-mötet gällande detta togs bort. Sekretariatet har nu uppmärksammat att ändringen i 8.1.5.3 som föreslogs från Joint skulle ha kvarstått bland listan över ändringar till ADR 2015. De föreslår därför att referensen EN 141 ändras till EN14387:2004+A1:2008 i den kommande utgåvan av ADR.	Sekretariatets föreslagna korrigeringar antogs som rättningar till ADR 2015.
2014/13 (Sekretariatet)	Korrigeringar i franska utgåvan Sekretariatet föreslår ändringar av vissa uttryck i den	Sekretariatets föreslagna korrigeringar antogs som rättningar till ADR 2015.

Dokument ECE/TRANS/WP.15/	Titel/Sammanfattning	Resultat från mötet
	franska utgåvan av ADR i 1.6.1.32 och 5.3.1.7.1.	
2014/14 (Tyskland) INF.21 (EIGA)	<p>Fortsatt användning av fasta tankar (tankfordon), avmonterbara tankar och batterifordon i enlighet med övergångsbestämmelserna i 1.6.3.1, 1.6.3.2 och 1.6.3.3</p> <p>Tyskland föreslår att, av säkerhetsskäl, ändra eller helt ta bort möjligheten att använda övergångsbestämmelserna i 1.6.3.1, 1.6.3.2 och 1.6.3.3 för transport av gaser i fasta tankar, avmonterbara tankar och batterifordon som tillverkats före 1 oktober 1978, då de inte uppfyller kraven i ADR gällande tankars godstjocklek.</p> <p>Frågan har tidigare i år diskuterats av Joints tankarbetsgrupp där mötet inte nådde någon enighet i frågan och istället ansåg att en eventuell alternativ lösning i sådana fall bör fattas av WP.15, på samma sätt som det gjorts för RID.</p>	<p>Förslaget föreslog kompletteras med mer detaljerad information om risker med dessa tankar, för att därefter föras över till Joints tankarbetsgrupp för ytterligare diskussion.</p> <p>Vissa länder och branscher menade att väggtjockleken inte nödvändigtvis påverkar säkerheten negativt. Det måste till fler faktorer för att tankarna ska anses i sämre skick än dagens bestämmelser. Några sådana argument påvisas dock inte i Tysklands dokument.</p>
2014/15 (Tyskland) se även AC.1/2014/INF.33	<p>Ändring till särbestämmelse TC8, 6.8.4, för transport av UN 0331 Blandsprängämne Typ B i tankar.</p> <p>Tyskland vill ändra särbestämmelse TC8 så att den anger att tankar får tillverkas med ett utvändigt beräkningstryck på minst 5 kPa. Förslaget grundar sig på diskussioner som förts i Joints tankarbetsgrupp i</p>	Förslaget antogs med en mindre ändring.

Dokument ECE/TRANS/WP.15/	Titel/Sammanfattning	Resultat från mötet
	<p>mars (INF.33). Joint-mötet enades om principen eftersom nuvarande 6.8.2.1.7 möjliggör ett lägre utvändigt beräkningstryck för förpackningsgrupp II och III-ämnen och problem uppstod då UN 0331 inte tilldelats någon förpackningsgrupp. Tyskland uppmanades då att skicka in ett förslag till nästa WP.15-möte då detta endast gäller ADR-tankar.</p>	
AC.1/132/Add.2, Part C (Sekretariatet) 2014/17 (IDGCA)	<p>Flexibla Bulkcontainrar Sekretariatets dokument innehåller ändringar till kapitel 3.2, tabell A, för UN Nos. 1334, 1350, 1454, 1474, 1486, 1498, 1499, 1942, 2067, 2213, 3077, 3377 och 3378 samt kapitel och delavsnitten 7.3.2.1, 7.3.2.10 och kapitel 7.5.</p> <p>IDGCA föreslår att WP.15 antar införandet av flexibla bulkcontainrar i ADR med vissa tilläggskrav i 7.5.7.6.1. Här föreslås att text införs som anger att flexibla bulkcontainrar transporteras i fordon med styva väggar vilka stöder minst 2/3 av höjden på den flexibla bulkcontainern. Fordonet ska även vara utrustat med en funktion för fordonsstabilitetenligt UN Regulation No 13, Series of Amendment 11.</p> <p>Om mötet inte kan acceptera detta föreslår de att en arbetsgrupp upprättas.</p>	<p>Texterna rörande flexibla bulkcontainrar antogs och kommer att föras in i ADR 2017. Dokument 2014/17 innehöll ett förslag till komplettering av de sedan tidigare föreslagna texterna, och rörde stabilitetssystem för fordon. Detta antogs efter en liten justering av referensen så den överensstämmer med formuleringen i ECE Reglemente nr. 13.</p>

Dokument ECE/TRANS/WP.15/	Titel/Sammanfattning	Resultat från mötet
INF.4 (Sekretariatet)	Ändring tabell A Efter ändringar till ADR 2015 ingår aktinolit och tremolit i UN 2212 istället för UN 2590. Således krävs en följdändring vad gäller tilldelningen av SP 542, som lyder "Talk med tremolit och/eller aktinolit omfattas av denna benämning.". Sekretariatet förslår att ändringen införs som en rättelse till ADR 2015.	Sekretariatets föreslagna korrigeringar antogs som rättningar till ADR 2015.
INF.7 (Rumänien)	1.4.2.2 – transportörens ansvar För att harmonisera uttrycken med 5.4.3 föreslår Rumänien vissa justeringar i transportörens ansvar som listas i 1.4.2.2 (g). De vill även lägga in en ny 1.4.2.2.1 (g) alternativt 1.4.2.2.6 där det framgår att de skriftliga instruktionerna ska överlämnas till fordonsbesättningen av transportören.	Rumäniens förslag till ändringar i ansvarsbestämmelserna hade stöd av mötet och ett officiellt förslag kommer att presenteras nästa möte. De länder som yttrade sig, däribland Sverige, föredrog alternativ två i Rumäniens förslag två. Detta för att harmonisera bestämmelserna med RID.
INF.9 (Sekretariatet)	Rättelse i 5.2.1.7.5	Sekretariatets föreslagna korrigeringar antogs som rättningar till ADR 2015.
INF.11 (Frankrike)	Tillämpning av 5.5.3 Frankrike föreslår att en övergångsperiod införs för märkningen av förhöjd temperatur då fler ämnen kommer att omfattas av detta märkningskrav. Tidigare har denna märkning endast krävts vid transport av UN	Förslaget drogs tillbaka. WP.15 menade att frågan om ett behov av övergångsperiod hade ställts vid tidpunkten för införandet av bestämmelsen, men att branschen då inte hade sett något sådant behov. Av denna anledning bör den generella

Dokument ECE/TRANS/WP.15/	Titel/Sammanfattning	Resultat från mötet
	3256, UN 3257 och UN 3258.	övergångsbestämmelsen i 1.6.1.1 vara tillräcklig.
7. WP.15:s arbete		
<p>Dagordningen för nästa möte med WP.15 kommer att innehålla följande punkter:</p> <ul style="list-style-type: none">- Antagande av agendan- 77:e mötet med ITC- Statusen för ADR överenskommelsen och till denna relaterade frågor- Tolkningsfrågor- Arbete som utförts av Joints arbetsgrupp- Förslag till ändringar i ADR- Arbete inom WP.15- Övriga frågor- Antagande av agendan		

Dokument ECE/TRANS/WP.15/	Titel/Sammanfattning	Resultat från mötet
8. Val av ordförande och vice ordförande för 2015		
<p>Efter förslag från Tyskland valdes sittande ordförande Mr. J. A. Franco (Portugal) samt vice ordförande Madame A. Roumier (Frankrike) om till det kommande arbetsåret:</p>		
9. Övriga frågor		
INF.3 (Israel)	<p>Information om tekniskt system för förarassistans</p> <p>Israel vill informera om ett assistanssystem för förare. Försök som har gjorts med det aktuella systemet i syfte att minska antalet trafikolyckor. Systemet innehåller bl.a. kollision varning, hastighetsövervakning, kontroll av dödvinkel och helljus. Israel vill nu att WP.15 engagerar sig i utvecklingen av detta system.</p>	<p>WP.15 kan se fördelarna med ett assistanssystem för förare, men anser att frågan inte bör diskuteras av WP.15. Rätt forum är WP.29 (World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations) som redan påbörjat ett arbete inom detta område. Beroende på deras slutsatser kan sedan WP.15 överväga om ytterligare bestämmelser eller riktlinjer behövs för transporter med farligt gods.</p>
INF.5 (Sekretariatet) AC.1/2014/47	<p>Transport av kol som bulk</p> <p>2015 kommer SP 665 in i RID som tillåter transport av</p>	<p>EURACOAL återkommer nästa möte med ett officiellt förslag rörande transport av kol som bulk.</p>

Dokument ECE/TRANS/WP.15/	Titel/Sammanfattning	Resultat från mötet
<p>(Polen) INF.4 (EURACOAL, Polen) INF.24 (ECFD) INF.29 (Sekretariatet)</p>	<p>kol, koks och antracit tillhörande klass 4.2 i öppna vagnar eller containrar. Transporten ska ske direkt från utvinningsstället och temperaturen får inte överstiga 60 grader vid lastningstillfället. Liknande undantag har införts i ADN genom SP 803.</p> <p>Polen undrar nu om liknande bestämmelser bör föras in för vägtransport.</p> <p>I INF.4 framför Polen vissa tveksamheter vad gäller tillordning av kol, koks och antracit till UN 1361. De föreslår vidare att frågan om klassificering överförs till Sub-kommitteémötet.</p> <p>I INF.24 menar ECFD att transportererna av kol på väg är ytterst begränsade och att någon särbestämmelse i ADR därför inte är nödvändig.</p> <p>INF.29 redogör för de diskussioner som fördes på ADR-mötet.</p>	<p>Särbestämmelser har redan antagits för införande i RID och ADN för denna typ av transport och det är nu önskvärt att kunna göra detsamma för väg. Polen informerade här om att ett multilateralt avtal håller på att tas fram för att lösa vägtransporterna fram till 2017. WP.15 menade dock att de tveksamheter som råder när det gäller klassificeringen av kol bör föras till Sub-kommitteémötet.</p>
<p>INF.10</p>	<p>Definition i FN-rekommendationerna</p>	<p>Ändringen antogs.</p>

Dokument ECE/TRANS/WP.15/	Titel/Sammanfattning	Resultat från mötet
(Sekretariatet)	I definitionen för CGA i FN-rekommendationerna ska adressuppgifterna uppdateras.	
10. Godkännande av rapporten		
Mötet gick igenom rapporten vilken godkändes efter vissa kompletteringar och justeringar.		