



Rapport från 98:e mötet med FN:s arbetsgrupp för transport av farligt gods på väg, WP.15, 4 - 7 maj 2015, 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.

26 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, Bulgarien, Danmark, Finland, Frankrike, Irland, Italien, Litauen, Luxemburg, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, Malta, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Rumänien, Ryssland, Schweiz, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tjeckien, 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) och International Association for Natural Gas Vehicles (NGV Global).

Dokument ECE/TRANS/WP.15/	Titel/Sammanfattning	Resultat från mötet
1. Antagande av dagordning		
/227 (Sekretariatet) /227/Add.1 (Sekretariatet) INF.1 och 2 (Sekretariatet) /190/Add.1 /226 /242 och -/Corr.1	Provisorisk agenda för 98:e mötet Lista över dokument Bakgrundsdokument	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. 77:e mötet med Inland Transport Committee		
INF.18 (Sekretariatet)	Rapport från 77:e mötet med Inland Transport Committee (ITC), 24-26 februari 2015	ITC:s rapport hade inte publicerats än varför Sekretariatet hade sammanställt några punkter i INF.18. Dels noterades att ITC uppmanar de stater som ännu inte har undertecknat ändringsprotokollet från 1993 att snarast göra detta. WP.15 noterade även att ITC godkänt utgivning av vissa regelverk i tryckt format, däribland ADR.
3. Statusen för ADR-överenskommelsen samt relaterade frågor		
Statusen för ADR-överenskommelsen 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 15 länder som ännu ej har undertecknat ändringsprotokollet (Azerbajjan, Vitryssland, Bosnien Hercegovina, Kroatien, Island, Kazakstan, Malta, Montenegro, Marocko, Serbien, Tadjikistan, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, Tunisien, Turkiet och Ukraina) uppmanades att vidta nödvändig		

Dokument ECE/TRANS/WP.15/	Titel/Sammanfattning	Resultat från mötet
åtgärder för att slutföra processen.		
Rättelser till ADR 2015 De rättelser som antogs under 97:e mötet med WP.15 har nu formellt godkänts (C.N.158.2015.TREATIES of 13 March 2015).		
4. Tolkningsfrågor		
INE14 (Österrike)	Transport av tömda ej rengjorda tankar I Österrike har polisen upptäckt tömda ej rengjorda tankar som transporteras i syfte att ställas upp på exempelvis ett arbetsområde. Tankarna uppfyller inte ADR. Österrike har förstätt att denna typ av transporter är vanliga och undrade hur övriga länder ser på dessa då de själva inte kan se att de faller in under något av undantagen i 1.1.3.	Flera länder hade liknande typer av transporter. Sverige informerade om liknande transporter där vissa bränsletankar som inte är godkända enligt ADR som vare sig tank eller förpackning skickas iväg. Tankarna har monterats ur ett fordon då de uppvisat brister och transporteras för att kontrolleras som ett led i kvalitetssäkringen. P.g.a. försäkringsskäl får tankarna inte tömmas innan de har genomgått "besiktning". Sverige har ansett att transporten av dessa tankar inte kan tillämpa något undantag. Även Norge, Frankrike, Portugal, Tyskland, Schweiz, Spanien, Nederländerna och UK redogjorde för liknande fall. Samtliga länder som yttrade sig ansåg inte att något undantag enligt ADR kan tillämpas. Schweiz hade dock en nationell avvikelse för dessa och UK var av åsikten att i de fall de handlar om transport till reparation, så kan 1.1.3.1 (d) tillämpas trots att

Dokument ECE/TRANS/WP.15/	Titel/Sammanfattning	Resultat från mötet
		det inte är en nödsituation. Mötet ansåg dock UK:s tolkning tveksam i det avseendet.
INF.17 (Norge)	Lastväxlarflak, MEGC och tank Denna typ av lösningar börjar bli vanligt förekommande för transport av avfall i Norge. Norska Trafikverket är dock tveksamt till att godkänna lastväxlarflak för MEGC och tank p.g.a. säkerhetsskäl. De menar att infästningarna för lastsäkring är betydligt svagare på denna typ av fordon än vad det är för vanliga containers, som normalt fästs genom s.k. "twist-locks". Det har skett ett flertal olyckor i Norge med dessa lastväxlarflak som har separerats från fordonet vid en vältningsolycka. Norge ställde nu därför ett antal frågor rörande tillämpningen av bestämmelserna i ADR för denna typ av lastväxlare, bl.a. i relation till godkännande av dessa samt definitioner.	Då Norges dokument publicerades väldigt sent ansåg flera länder att mer tid behövdes till att se över frågeställningen. Frågan skjuts därför på framtiden, och kan med fördel först sändas till Joints tank-arbetsgrupp.

Dokument ECE/TRANS/WP.15/	Titel/Sammanfattning	Resultat från mötet
5. Texter från Joint-mötet (RID/ADR/ADN)		
AC.1/136 (Sekretariatet) INF.13 (Sekretariatet)	<p>Rapport från Joint-mötet som hölls i september 2014.</p> <p>Arbete från Joint</p>	<p>WP.15 antog de ändringar som kommit från Joint-mötet och som kommer att träda i kraft den 1 januari 2017.</p> <p>Mötet antog vidare de ändringar som föreslogs av Joint-mötet i INF.13. Dessa rörde förtydligande av SP 664 (metoder för svetsning av additivbehållare) och uppdaterade referenser som kopplar till standarden EN 12493 + A1:2014 i kapitel 6.8. Mötet antog även vissa rättelser till ADR 2015.</p>
6. Förslag till ändringar i ADR		
(a) Konstruktion och godkännande av fordon		
2015/6 (AEGPL och NGV Global)	<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</p>	<p>Tyskland och Sverige redogjorde för sina kvarstående frågor rörande denna typ av fordon. En viss osäkerhet kvarstår vad gäller behovet av riskstudier. Dessutom är inte den text som fanns att tillgå under mötet komplett och kunde</p>

Dokument ECE/TRANS/WP.15/	Titel/Sammanfattning	Resultat från mötet
INF.4 (NGV Global) 2015/4 (Tyskland) INF.3 (Sverige) INF.12 (NGV Global) INF.15 (AEGPL) INF.16 (AEGPL)	<p>gods har diskuterats på tidigare möten. Information har erhållits 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 har sedan förts av WP.15. Några länder, däribland Sverige, har dock ansett att riskanalyser måste genomföras som beaktar riskerna med LNG i kombination med olika slag av farligt gods. En majoritet av länderna har dock ansett att en hög säkerhetsnivå säkerställs genom att systemet uppfyller ECE-reglemente 110. I maj 2014 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>därför inte ligga till grund för mötets beslut. Sverige önskade även införa en definition av begreppet "fuel container" och ville även att mötet skulle överväga formuleringen av övergångsbestämmelsen.</p> <p>Schweiz påpekade också att bränsletankar för brandfarliga vätskor har en volymbegränsning på 1500 liter genom 1.1.3.3. Det bör därför ses över om en begränsning är relevant även för en drivmedelsbehållare för gas.</p> <p>Mötet bestämde att skjuta upp beslutet till nästa möte med WP.15. Under tiden kommer AEGPL att bjuda in till en korrespondens-arbetsgrupp där de länder som har kvarstående synpunkter inbjuds att delta, bl.a. Sverige och Tyskland. Inför nästa möte med WP.15 ska ett officiellt förslag ha utarbetats med reviderad och komplett text.</p>

Dokument ECE/TRANS/WP.15/	Titel/Sammanfattning	Resultat från mötet
	Tyskland och Sverige ställer sig, genom sina respektive dokument, tveksamma till att anta ytterligare bestämmelser som tillåter gasdrift utan att först ha genomfört riskanalyser.	
INF.5 (Nederländerna)	Rapport från arbetsgruppen rörande elsystem för farligt gods-fordon Arbetsgruppen har haft två möten, och fokus har legat på att förbättra skrivningarna gällande krav på elektriska system för farligt-godsfordon och att harmonisera bestämmelserna. Man har bland annat gått igenom ett antal gamla bestämmelser och uttryck som behöver ses över.	Arbetet fortskrider och nästa möte kommer att äga rum den 2-3 juni i området runt Haag (plats meddelas senare). Som utkast till ändringar nu ser ut så föreslås det störst förändringar för EX/II-fordon.
INF.9 (Rumänien)	Rättelser till ADR 2015, kapitlen 9.1 och 9.2 Rumänien har upptäckt ett antal hänvisningar i del 9 som går till R.E.3 och ECE Reglementena nr. 122 och 89 som behöver uppdateras då dessa har utkommit i reviderade utgåvor.	Rumäniens förslag till rättningar till ADR 2015 antogs utan omröstning.

Dokument ECE/TRANS/WP.15/	Titel/Sammanfattning	Resultat från mötet
(b) Övriga förslag		
2015/1 (Rumänien)	<p>1.4.2.2 – transportörens ansvar För att harmonisera uttrycken med 5.4.3 föreslår Rumänien vissa justeringar i transportörens ansvar som listas i 1.4.2.2.1 (g). De vill även lägga in en ny 1.4.2.2.6 där det framgår att de skriftliga instruktionerna ska överlämnas till fordonsbesättningen av transportören.</p> <p>Förslaget baserar sig på Rumäniens INF.7 från november 2014 samt de synpunkter som då framfördes av WP.15.</p>	Rumäniens båda förslag till ändring antogs. Förslaget till text i 1.4.2.2.1 (g) kompletterades dock till att även hänvisa till utrustning som krävs för vissa klasser.
2015/2 (CEFIC och CEPE)	<p>Tunnelrestriktionskod för UN 3077 och 3082 Dessa miljöfarliga ämnen har tilldelats restriktionskod E. CEFIC och CEPE menar dock att dessa ämnen är att jämföra med de UN-nummer som tilldelats ett "-" (inga restriktioner i tunnlar). De föreslår därför att ändra restriktionskoden även för UN 3077 och 3082.</p>	Förslaget antogs enhälligt. I likhet med det Schweiz säger i 2015/5 gällande smittförande ämnen så ansåg inte mötet att det finns några risker för dessa miljöfarliga ämnen som är specifika för en olycka i en tunnel. Det försenar inte räddningsinsats eller utsätter räddningspersonal eller övriga trafikanter i tunneln för fara.

Dokument ECE/TRANS/WP.15/	Titel/Sammanfattning	Resultat från mötet
		<p>Miljöfaran kan ju tvärtom vara enklare att ta om hand inom tunnelns begränsade område.</p>
2015/3 (Schweiz) INF.8 (Rumänien)	<p>Särbestämmelse 664 Schweiz vill förtydliga paragraf (g) i SP 664 så att det tydliggörs att förpackningar som är kopplade till anordning för additiver ska vara märkta och etiketterade.</p>	<p>Förslaget drogs tillbaka till följd av mötets diskussion. Schweiz m.fl. länder konstaterade att det redan krävs märkning och etikettering av alla förpackningar, och således även för förpackningar som innehåller additiver. Förslaget syftade endast till att ytterligare förtydliga, eller kanske snarare påminna användaren av bestämmelsen om detta faktum. Därför ville Schweiz endast hänvisa till detta genom en anmärkning. Men då det fanns olika uppfattning om var texten skulle in så ansåg Schweiz att detta verkade komplicera bestämmelsen och valde därför att dra tillbaka sitt förslag. Därmed föll även Rumäniens förslag i INF.8.</p>
2015/5 (Schweiz)	<p>Radera tunnelkoden för UN 2814 och 2900 Schweiz anser inte att det är motiverat att ha restriktioner för transport av UN 2814 och 2900 i tunnlar i de fall dessa UN-nummer transporteras i förpackningar. Restriktionerna försenar transporter av prover som skickas för analys.</p>	<p>Förslaget antogs enhälligt.</p> <p>I likhet med 2015/2 från CEFIC och CEPE gällande miljöfarliga ämnen så ansåg inte mötet att det finns några risker för dessa smittförande ämnen som är specifika för en olycka i en tunnel. Det försenar inte räddningsinsats eller utsätter räddningspersonal eller övriga trafikanter i tunneln för större</p>

Dokument ECE/TRANS/WP.15/	Titel/Sammanfattning	Resultat från mötet
		fara än om olyckan skett på ytvägnätet.
INF.7 (Rumänien)	Rättningar till ADR 2015, SP664 g) Rumänien hade upptäckt vissa olikheter mellan den franska utgåvan och den engelska. Rättningarna föreslogs endast för den franska utgåvan.	Förslaget till korrigerings behöver ses över ytterligare då franskan inte fick helt korrekt betydelse enligt Rumäniens förslag till ändring.
INF.10 (Storbritannien)	Förslag till förenklad text i 1.9.5.2.2 (tunnlar) Storbritannien föreslog att texten gällande UN-nummer som undantas från restriktioner i tunnlar ska förenklas. I dagsläget räknas alla UN-nummer upp trots att de i tabell A är försedda med ett streck, "(-)". Storbritannien ville därför ta bort UN-nummeruppräknningen och istället ange vad strecket innebär.	Mötet var principiellt för Storbritanniens förslag till ändring, och de kommer därför att återkomma till nästa möte med WP.15 med ett officiellt förslag.
INF.11 (Storbritannien)	Märkning och storetikettering i kapitel 1.4 Storbritannien menar att det förekommer hänvisning till "danger markings" på flera ställen i	Då förslaget endast inkommit som ett informellt dokument sköts beslut över till nästa möte. Storbritannien tar med sig mötets synpunkter och återkommer med ett officiellt förslag till november-mötet.

Dokument ECE/TRANS/WP.15/	Titel/Sammanfattning	Resultat från mötet
	kapitel 1.4 i ADR. Detta uttryck finns inte definierat i ADR och används heller inte på andra ställen, varför de anser denna hänvisning felaktig. Den kan också missuppfattas av användare av bestämmelserna. Storbritannien föreslog därför justering av dessa texter.	
7. WP.15:s arbete		
2013/6 (Sekretariatet) /219 (paras. 47, 48) /221 (para. 65)	Antal mötesdagar för WP.15 Vid tidigare tillfällen har antalet mötesdagar och tidpunkterna för dessa diskuterats. Sekretariatet önskar återigen ta upp frågan .	Majoriteten av länderna, däribland Sverige, ansåg det värdefullt att behålla två möten per år. Antal dagar kan dock anpassas till storleken på agendan.
8. Övriga frågor		

Dokument ECE/TRANS/WP.15/	Titel/Sammanfattning	Resultat från mötet
NF 6 (Spanien)	<p>Information om särskilda trafikrestriktioner i Katalonien</p> <p>I Spanien finns ett särskilt utpekat ruttsystem (RIMP) för farligt gods (liknande Sveriges rekommenderade vägar). Dessa utses av tre olika myndigheter. Rutterna får avvika ifrån för lastning och lossning om detta är nödvändigt.</p> <p>Inom Katalonien träder ett nytt internetbaserat ruttsystem ikraft fr.o.m. 1 juni 2015. Avsändarort och mottagarort knappas in och man erhåller en <u>obligatorisk</u> rutt. Denna är giltig 1 månad. Om föraren avviker från rутten kan böter utfärdas.</p> <p>http://ximp.gencat.cat/appximp/</p>	<p>Spanien informerade om det ruttsystem som inom kort börjar gälla för transport av farligt gods genom Katalonien. EU-kommissionen var tveksamt till om denna form av restriktioner är förenliga med bestämmelserna inom EU men skulle kontrollera saken vidare.</p>

Dokument ECE/TRANS/WP.15/	Titel/Sammanfattning	Resultat från mötet
9. Godkännande av rapporten		
Mötet gick igenom utkastet till rapport vilken godkändes efter vissa smärre korrigeringar.		