



Myndigheten för
samhällsskydd
och beredskap

Rapport från 99:e mötet med FN:s arbetsgrupp för transport av farligt gods på väg, WP.15, 9 – 13 november 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.

25 nationer samt 7 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, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Rumänien, Ryssland, Schweiz, Slovakien, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tjeckien, Turkiet, Tyskland, Ungern och Österrike.

Följande internationella intresseorganisationer deltog:

European Chemical Industry Council (CEFIC), European Conference of Fuel Distributors (ECFD), European Liquefied Petroleum Gas Association (AEGPL), International Association for Natural Gas Vehicles (NGV Global), International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA), International Union of Combined Road-Rail Transport Companies (UIRR) och International Road Transport Union (IRU).

| Dokument ECE/TRANS/WP.15/ | Titel/Sammanfattning | Resultat från mötet |
|---|--|---|
| 1. Antagande av dagordning | | |
| /229 (Sekretariatet) /229/Add.1 (Sekretariatet) /190/Add.1 /228 /242 och -/Corr.1 INF.1 och INF.2 (Sekretariatet) | Provisorisk agenda för 99:e mötet Lista över dokument Bakgrundsdokument Rapport från möte med WP.15 maj 2015 ADR 2015 Listor över mötesdokument | Dagordningen fastslogs med tillägg av sent inkomna informella dokument vars innehåll och resultat framgår av denna rapport. |
| 2. 77:e mötet med Inland Transport Committee | | |
| ECE/TRANS/248 samt Corr.1 | | Rapporten från det från 77:e mötet med Inland Transport Committee (ITC), 24-26 februari 2015 gicks igenom. |

| Dokument ECE/TRANS/WP.15/ | Titel/Sammanfattning | Resultat från mötet |
|---|--|--|
| 3. Statusen för ADR-överenskommelsen samt relaterade frågor | | |
| <p>WP.15 informerades 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 åtgärder för att slutföra processen. Turkiet informerade om att de sista formella åtgärderna håller på att genomföras för deras del.</p> | | |
| 4. Tolkningsfrågor | | |
| INE 5 (Nederländerna) | Lastutrymme på EX/III-fordon Nederländerna anser att metall i lastutrymmen på EX/III-fordon leder in värme från utsidan vid t.ex. en brand och därför bör kläs in med skyddande material. Detta är inte tydligt i 9.3.4.2 men är underförstått genom sista meningen. Här hänvisas dock till standard EN 13501-1 vilket metall skulle uppfylla. De frågade därför om mötet är av uppfattningen att en metallyta ska kläs in med trä eller annat jämförbart material som uppfyller kraven i denna standard. | De länder som yttrade sig (Finland, Sverige, Norge och Frankrike) var eniga om att i de fall påbyggnaden är tillverkad i metall så ska lastutrymmet kläs in med ett skyddande material som uppfyller den aktuella standarden vad gäller värme- och flamresistens. Nederländerna och Finland menade dock att golvet får vara av metall. Nederländerna avser inte att återkomma med ett officiellt förslag för att tydliggöra texten utan nöjer sig med ett klagörande i den officiella mötesrapporten. |

| Dokument ECE/TRANS/WP.15/ | Titel/Sammanfattning | Resultat från mötet |
|--|---|---|
| INF.11 (IRU) | 7.5.7.5 och 8.3.3 IRU undrade hur man ska se på en förarens möjligheter att öppna ett kolli. De ville därför veta om det är möjligt för en förare att utföra uppgifter som involverar ett öppnande efter att godset anlant till mottagaren. | De länder som framförde synpunkter (Polen, Nederländerna, Schweiz, Portugal, Frankrike Danmark) uttryckte ungefär samma åsikt, d.v.s. att en aktör kan ha flera olika roller. En förare kan alltså även agera som avsändare, lastare, lossare etc. Föraren påtar sig då även det ansvar som följer av den nya rollen. Det kan dock ifrågasättas om ett kolli, annat än möjligen en IBC, som har öppnats kan återförslutas i enlighet med typgodkännandet, vilket krävs för att transporten ska ske i enlighet med bestämmelserna i ADR. Det noterades även att i de fall ett kolli öppnas under en transport så anses denna transport vara avslutad. En ny transport tar sedan vid och transporthandlingarna måste då skrivas om. |
| 5. Texter från Joint-mötet (RID/ADR/ADN) | | |
| AC.1/138/Add.1 (Sekretariatet) ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/23 and Add.1 (Secretariat) ECE/TRANS/WP.15/2015/18 (Secretariat) INF.9 (Sekretariatet) INF.20 (Storbritannien) | Rapport från Joint-mötet som hölls i mars 2015. Rapport från FN:s möte rörande harmonisering mellan RID/ADR/ADN och FN-rekommendationerna. Konsekvensändringar. | Mötet utgick från INF.9 som innehåller alla de ändringar som antagits av såväl Joint som WP.15 inför ADR 2017. Förutom för SP 636 (b) rörande litiumceller och batterier som kvarstår till nästa möte, så antogs INF.9 med några mindre ändringar. |

| Dokument ECE/TRANS/WP.15/ | Titel/Sammanfattning | Resultat från mötet |
|---|---|---|
| INF.16 (Schweiz) INF.17 (Tyskland) INF.18 (Schweiz) | | |
| INF.6 (Rumänien) | <p>1.4.2.2 Transportörens ansvar</p> <p>Rumäninen ville justera texten gällande transportörens ansvar. Dels ville de ersätta "fordon" med "transportenhet" på vissa ställen. De ville även hänvisa till att utrustningen enligt de skriftliga instruktionerna liksom brandsläckare ska finnas med. De lyfter även frågan om "Cargo transport unit".</p> | <p>Majoriteten av de länder som yttrade sig, däribland Sverige, ansåg inte att texten behöver specificeras ytterligare. Det finns många krav i ADR som måste beaktas och allt kan inte räknas upp så detaljerat i 1.4.</p> <p>Rumänien avser ändå att återkomma med ett officiellt förslag i maj då de framförallt vill att brandsläckarna ska tydliggöras i 1.4.</p> |
| INF.13 (Österrike) | <p>8.1.5 Övrig utrustning och personlig skyddsutrustning</p> <p>Österrike ville ändra begreppet "vehicle" till "transport unit" när det gäller kravet för fordonsbesättningen att medföra flyktmask. Som det står nu kan det tolkas som att flyktmasken ska förvaras på det fordon där lasten finns, vilket inte är lämpligt i de fall den befinner sig på trailern.</p> | <p>Österrikes förslag vad gäller att ändra från "fordon" till "transportenhet" i första strecksatset i 8.1.5.3 fick stöd: "... ska medföras på fordonet <u>transportenheten</u>..."</p> <p>Vad beträffar deras förslag att även ändra i de skriftliga instruktionerna så justerade Österrike detta muntligt då de felaktigt angivit att ändringen skulle gälla begreppet "medlem av fordonsbesättningen". Ändringen avsåg dock motsvarande ställe som för 8.1.5.3 (se ovan).</p> <p>Förslaget antogs enhälligt.</p> |

| Dokument ECE/TRANS/WP.15/ | Titel/Sammanfattning | Resultat från mötet |
|--|---|--|
| INF.14 (Frankrike) | Tabell i 6.8.2.6.1 – Hänvisning till EN 13094 Frankrike föreslog att uppdatera hänvisningen till ovan nämnda standard då en uppdaterad version har getts ut. | Förslaget antogs. |
| 6. Förslag till ändringar i ADR | | |
| (a) Konstruktion och godkännande av fordon | | |
| 2015/15 (Nederländerna) INF.7 (Nederländerna) INF.8 (Rumänien) | Förslag till ändringar från arbetsgruppen rörande elsystem för farligt gods-fordon Arbetsgruppen har nu haft tre möten. 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. OX-fordon föreslogs strykas helt. | Arbetsgruppens förslag antogs med de ändringar som framgår i Rumäniens informella dokument rörande övergångsbestämmelse för OX-fordon. |

| Dokument ECE/TRANS/WP.15/ | Titel/Sammanfattning | Resultat från mötet |
|--|---|---|
| <p>2015/16 (AEGPL och NGV Global) samt INF.15, INF.23 och INF.24 2015/17 (Tyskland)</p> | <p>Användning av LPG och CNG som drivmedel i farligt gods-fordon</p> <p>Gasdrift för farligt gods-fordon har diskuterats på tidigare möten och vid mötet i maj 2014 antogs texter som under vissa förutsättningar tillåter LNG som drivmedel i FL- och OX-fordon. 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, CNG respektive LPG som bränsle i fordon för transport av farligt gods har sedan förts av WP.15. Några länder, däribland Sverige, har efterfrågat riskanalyser 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 respektive 67.</p> <p>Vid förra mötet bestämdes det att skjuta upp beslutet till detta möte med WP.15. AEGPL och NGV Global återkom nu med ett reviderat förslag om att även tillåta LPG och CNG som bränsle. Förslaget har genom e-korrespondens utarbetats i samarbete med medlemsländerna till ADR.</p> | <p>Förslaget att tillåta gasdrift (LPG och CNG) antogs med några ändringar.</p> <p>Följande kan särskilt nämnas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - För att bestämmelserna ska täcka in CNG fullt ut lades begreppet ”cylinders” till på samtliga relevanta ställen. - Tysklands förslag att undanta drivmedelstankar/cylindrar för övriga fordon som drivs med gas (d.v.s. de som inte kräver typgodkännande) genom 1.1.3.2 (a) antogs efter vissa justeringar. - Det beslutades att referenserna till ECE Reglemente 67 respektive 110 ska behållas för att tydliggöra vilka bestämmelser för konstruktion som gäller. - I den övergångsperiod som föreslogs för fordon som tillverkats före 2017, justerade AEGPL och NGV Global lydelsen i enlighet med den synpunkt som framförts av Sverige (vilken stöddes av Schweiz), som innebar att dessa fordon ska godkännas i de länder de används. Nederländerna föreslog då att ta bort övergångsperioden helt, vilket röstades igenom med övervägande majoritet. I de fall länderna vill använda äldre fordon får nu istället multilateralt avtal ingås. - AEGPL och NGV Global tydliggjorde att bestämmelserna för LNG och CNG även omfattar biogaserna LBG och CBG då dessa har samma egenskaper och är klassificerade under samma UN-nummer. Inga länder, branschorganisationer eller EU-kommissionen emotsatte sig detta tydliggörande. |

| Dokument ECE/TRANS/WP.15/ | Titel/Sammanfattning | Resultat från mötet |
|---|--|---|
| | <p>Tyskland indikerar genom 2015/17 att de principiellt stödjer AEGPL och NGV Globals dokument, men presenterar dock förslag till bestämmelser som kompletterar förslaget i 2015/16.</p> <p>Bland annat föreslår Tyskland att införa en mängdbegränsning i likhet med vad som finns för brandfarliga vätskor som bränsle. Vidare föreslås att utloppet från säkerhetsventiler och smältsäkringar riktas ifrån luftintag, bränsletankar, lasten eller varma delar på fordonet. De vill även införa en text om att lasten ska skyddas frâneventuellt läckage av kyld gas.</p> | |
| INF.4 (Nederländerna) | <p>Tillsatsbromssystem</p> <p>Annex 5 i ECE reglemente 13 innehåller bestämmelser för bromssystem vilka tidigare fanns i ADR. Genom ADR 9.2.3.3.2 (f) tilläts det före 2003 att i de fall dragbilens tillsatsbromsar inte var tillräckligt bra, kompensera detta genom bromssystemet på trailern. Möjligheten togs dock bort 2003 men verkar ha missats i Annex 5 i Reglemente 13 (para 2.3.2). Detta ställer till det vid typgodkännande av bromsar för ADR fordon</p> <p>Det finns även en paragraf 2.2.1 i samma reglemente som kräver ABS av Typ A för trailers tillhörande kategori O4. Denna text är dock överflödigt eftersom de generella bestämmelserna i 5.2.2.13 i Reglemente 13 redan kräver detta.</p> | <p>Dokumentet fick stöd av mötet och Nederländerna fick i uppdrag att föra frågan vidare till WP.29 för åtgärd.</p> |

| Dokument ECE/TRANS/WP.15/ | Titel/Sammanfattning | Resultat från mötet |
|--|---|--|
| | Nederländerna föreslog därför att WP.15 för fram till WP.29 att stryka paragraferna 2.2.1 och 2.3.2 i Annex 5, Reglemente 13. | |
| (b) Övriga förslag | | |
| 2015/7 (Schweiz) | <p>1.1.3.1 (a) Privatpersoners transport</p> <p>Schweiz anser att undantaget för privatpersoner är för snävt formulerat och i dagsläget endast omfattar sådant gods som är ämnat för den som framför fordonet. De föreslog därför ändringar som innebär att gods som tillhör personer som finns med i fordonet omfattas av undantaget, samt att hänvisning vad avser totala mängder gods ska göras till 1.1.3.6 (värdeberäknad mängd).</p> | Många länder lämnade synpunkter på Schweiz förslag, däribland Sverige. Tolkningen av texten skiljde sig åt till viss del, men alla var eniga om att den är komplicerad att ändra så att den täcker in alla möjliga fall. Många tillämpar den redan i dag så att artiklar även till andra personer, familjemedlemmar, kan medföras. Vidare kan det finnas flera förare för samma transport. Vilka dessa är framgår då inte eftersom det är privatpersoner det handlar om och inga transportavtal finns. Majoriteten upplevde inte att de har några tillämpningsproblem i dagsläget. |
| 2015/8 samt INE.25 (Schweiz) | <p>SP 664</p> <p>Schweiz ville ändra texten i SP 664 (e) så att det ska framgå i godsdeklarationen vilket tillsatsämne som finns i anordningar för additiver.</p> | Flera länder hade svårigheter med förslaget och Schweiz återkom under mötet med ett alternativt förslag. Mötet kom dock inte överens om lydelsen och Schweiz drog tillbaka sitt dokument. |
| 2015/9 (Frankrike) | <p>7.5.5.2.1 Begränsning av explosiv vara</p> <p>Tabellen i 7.5.5.2.1 anger hur stora mängder explosivämne som får transporteras på en transportenhet som utgörs av EX/II eller EX/III. En transportenhet kan dock utgöras av en kombination av EX/II och EX/III. I dessa fall är det oklart hur de</p> | De länder som yttrade sig, däribland Sverige, stödde principen att förtydliga texten. Norge presenterade ett alternativt förslag till förtydligande som senare antogs. En anmärkning kommer föras in som anger att i de fall en kombination av EX/II och EX/III används och båda innehåller klass 1, så ska totalvikten för EX/II tillämpas för hela transportenheten. Den nya texten innebär alltså att om EX/II-fordonet i en sådan |

| Dokument ECE/TRANS/WP.15/ | Titel/Sammanfattning | Resultat från mötet |
|---|---|--|
| | angivna mängderna i tabellen ska tillämpas. Frankrike föreslog att förtydliga texten i tabellen så att en sådan transportenhet har samma mängdbegränsningar som en "ren" EX/II-transport. | kombination inte innehåller explosiver så är det totalvikten för EX/III som gäller. |
| 2015/11 (Storbritannien) | 5.4.2 Storcontainer eller stuvningsintyg England ansåg att texten i 5.4.2 rörande stuvningsintyg för storcontainrar eller fordon inte stämmer överens med IMDG-koden. De föreslog därför att justera texten under rubriken för att tydliggöra att det även krävs stuvningsintyg för fordon. Se även det svenska förslaget till Joint 2009 (2009/17). | Storbritanniens förslag antogs med tillägget att ändra "storcontainer" till "container". Förslaget skickas även till det kommande RID-mötet. |
| 2015/12 (Storbritannien) INF.19 (Schweiz) | 1.9.5.2.2 Tunnelrestriktionskod E Vid förra mötet presenterade UK ett informellt dokument med förslag till förbättringar i texten rörande vilka ämnen som faller utanför tunnelkategori E. De återkom här med ett officiellt förslag. | Flera länder stödde Storbritanniens förslag till att förenkla texten rörande ämnen som är undantagna från tunnelrestriktioner. Mötet beslutade dock att behålla den text som antogs tidigare under mötesveckan och som ses i INF.9. |
| 2015/14 (IRU) INF.10 (CEFIC) | 5.4.1.1.1 (f) Uppgift för värdeberäknad mängd För att underlätta för förare att beräkna rätt mängd vid transport enligt 1.1.3.6 föreslog IRU att | Förslaget fick stort principiellt stöd även om åsikterna skiljde sig något åt mellan länderna. En synpunkt som framfördes var dock att det är olämpligt att hänvisa till "poäng" i kapitel 5.4 eftersom begreppet inte förekommer i 1.1.3.6. |

| Dokument ECE/TRANS/WP.15/ | Titel/Sammanfattning | Resultat från mötet |
|---|---|---|
| | anmärkningen i 5.4.1.1.1(f) ska kompletteras med att även poängen för varje transportkategori ska anges i godsdeklarationen. | IRU återkommer med ett reviderat förslag i maj. |
| INF.12 (Tyskland) | EN 590:2009+A1:2010 Tyskland föreslog att uppdatera hänvisningen till ovan nämnda standard då en uppdaterad version har getts ut. | Förslaget antogs. |
| INF.21 (Tyskland) | Elektronisk examination för ADR-förare Tyskland föreslog ändringar i ADR för att tillåta elektronisk examination av ADR-förare. | Rumänien informerade om att de redan har system för elektronisk examination för ADR-förare. Ordföranden menade dock att dokumentet inkommit väldigt sent och att det pga. tidsbrist måste föras över till nästa möte med WP.15. |
| 7. WP.15:s arbete | | |

| Dokument ECE/TRANS/WP.15/ | Titel/Sammanfattning | Resultat från mötet |
|--|---|---|
| 2015/10 (Sekretariatet) 2015/13 (Sekretariatet) INF.3 (Sekretariatet) INF.22 (Sekretariatet) | Tvåårsplanering Utkast till arbetsplan för 2016-2020 Arbetsplanering för perioden 2016-2017 | <p>Mötet gick igenom arbetsplanen inför den kommande två-årsperioden. Bl.a. noterades det att det fortfarande finns brister i den information som medlemsländerna ska göra tillgänglig på FN:s hemsida. Detta rör förlaga för ADR-intyg, skriftliga instruktioner och kontaktuppgifter till behörig myndighet. Sekretariatet uppmanade samtliga länder som inte gjort informationen tillgänglig att snarast åtgärda detta. Frågan kommer även att hänskjutas till ITC:s möte för att nå länder som eventuellt deltar på ITC:s möten men inte på WP.15.</p> <p>Vad beträffar olycksrapporter så har 3 rapporter inkommit till FN Sekretariatet sedan 2012. Dessa har sänts in från Storbritannien, Luxemburg och Norge. De har dock inte publicerats då de inte är officiella.</p> |
| 8. Val av mötesordförande | | |
| 190/Add.1 | Val av ordförande respektive vice ordförande för WP.15 | Sittande ordförande Mr. J. A. Franco (Portugal) samt vice ordförande Madame A. Roumier (Frankrike) valdes om till det kommande arbetsåret. |

| Dokument ECE/TRANS/WP.15/ | Titel/Sammanfattning | Resultat från mötet |
|---|-----------------------------|----------------------------|
| 9. Övriga frågor | | |
| Inga dokument hade inkommit under denna agendapunkt | | |
| 10. Godkännande av rapporten | | |