



OTIF/RID/RC/2020/66
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/66)

25. Juni 2020

Original: Französisch

RID/ADR/ADN

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter
(Bern, 10. und 11. September 2020 und Genf, 14. bis 18. September 2020)

Tagesordnungspunkt 5 b): Änderungsanträge zum RID/ADR/ADN – Neue Anträge

Freistellungen für Lithiumbatterien der UN-Nummer 3536

Antrag der Schweiz

ZUSAMMENFASSUNG

Erläuternde Zusammenfassung:

Anwendung der Freistellungs Vorschriften auf Lithiumbatterien der UN-Nummer 3536 in Abhängigkeit von den beförderten Mengen.

Zu treffende Entscheidung:

In Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte (15) erste Zeile die Angabe "(-)" durch "2" ersetzen und Aufnahme der UN-Nummer 3536 in die Tabelle des Absatzes 1.13.6.1. Änderung des ersten und des letzten Satzes der Sondervorschrift 389.

Einleitung

1. Die Eintragung der UN-Nummer 3536 wurde eingeführt, um der Existenz geschlossener Güterbeförderungseinheiten mit einem sehr großen Lithium-Ionen-Akkumulator Rechnung zu tragen. Diese Akkumulatoren werden in einer Vielzahl von Stromnetzen und ähnlichen Anwendungen eingesetzt, zum Beispiel zur Speicherung der in großen Windparks erzeugten Energie oder als Notstromaggregat. Die geltenden Bestimmungen unterscheiden jedoch nicht zwischen diesen großen Einheiten, bei denen es sich meistens um Container handelt, und anderen Arten von Güterbeförderungseinheiten, die kleinere Mengen von Batterien enthalten und auf Anhängern

oder in Fahrzeugen installiert sind und die ebenfalls außerhalb des Fahrzeuges elektrische Energie bereitstellen.

2. Bei den Arbeiten der Ad-hoc-Arbeitsgruppe für die Harmonisierung hat man sich offenbar deshalb für das Weglassen einer Beförderungskategorie in Spalte (15) der Tabelle A des Kapitels 3.2 entschieden, weil diese Eintragung als eine Güterbeförderungseinheit ähnlich einer begasteten Güterbeförderungseinheit oder einem Fahrzeug betrachtet werden sollte, für die in Spalte (15) ebenfalls keine Beförderungskategorie angegeben ist. Diese Auslegung der Eintragung führt jedoch in der Praxis zu Bestimmungen, die viel restriktiver und aus sicherheitstechnischer Sicht nicht gerechtfertigt sind als die Bestimmungen, die für dieselben Batterien gelten, die nicht zur Bereitstellung von elektrischer Energie außerhalb der Güterbeförderungseinheit verwendet werden.
3. Der Begriff "Güterbeförderungseinheit" in der Beschreibung der UN-Nummer 3536 und in der auf sie anwendbaren Sondervorschrift 389 impliziert, dass es sich dabei um Container oder sogar um Fahrzeuge gemäß der Begriffsbestimmung von "Güterbeförderungseinheit" in Abschnitt 1.2.1 handeln kann. Diese Frage wurde auf der Tagung des UN-Expertenunterausschusses im Dezember 2019 in einer Arbeitsgruppe erörtert, deren Schlussfolgerung unter Absatz 111 des Berichts mit folgendem Wortlaut nachzulesen ist:
 - "a) Die Arbeitsgruppe bestätigt, dass der Begriff "Güterbeförderungseinheit" im Zusammenhang mit der UN-Nummer 3536 angemessen ist und gemäß der Begriffsbestimmung in Abschnitt 1.2.1 Container, Wagen und Fahrzeuge umfasst. Folglich gibt es keinen Grund, andere Begriffe in Betracht zu ziehen."

Ein Fahrzeug kann sowohl eine Zugmaschine als auch ein Anhänger sein. Für die Verwendung der Eintragung der UN-Nummer 3536 ist es nicht erforderlich, die "Güterbeförderungseinheit" auf ein anderes Fahrzeug zu verladen. Wenn dem so wäre, müsste dies, wie z. B. in der Sondervorschrift 666 geschehen, in der Sondervorschrift 389 angegeben werden. Es handelt sich also um eine Beförderung von Lithiumbatterien und nicht um die Beförderung einer Güterbeförderungseinheit.

4. Mit dem Dokument, das der neuen Eintragung der UN-Nummer 3536 zugrunde lag, verfolgte die betreffende Industrie nicht das Ziel, eine spezifische Eintragung für eine "bestimmte Güterbeförderungseinheit" zu schaffen. Im Dokument ST/SG/AC.10/C.3/2015/56, das sich erstmals mit diesem Thema befasste, heißt es unter Absatz 1, dass Lithiumbatterien "in Gestellen, Schränken oder ähnlichen Strukturen innerhalb geschlossener Güterbeförderungseinheiten, z. B. Frachtcontainern und -fahrzeugen, verstaut sein müssen. Die geschlossene Güterbeförderungseinheit ist somit die Umschließung für eine sehr große Lithium-Ionen-Batterie". In Absatz 3 desselben Dokuments wird präzisiert, dass "hinsichtlich der Verpackung die Art und Weise der Beförderung von Lithiumbatterien in geschlossenen Güterbeförderungseinheiten im Allgemeinen den Anforderungen der Verpackungsanweisung P 903 (2) entspricht, da die Güterbeförderungseinheit selbst einen zusätzlichen Schutz während der Beförderung bietet". Dabei ging es der Industrie nicht um die Beförderung von Lithiumbatterien, die bereits durch die Verpackungsanweisung P 903 (2) geregelt ist, sondern darum, die Kennzeichnung festzulegen und dabei zusätzlich das Vorhandensein anderer gefährlicher Güter in diesen Containern, d. h. Feuerlöscher und Gase für die Klimatisierung, zu berücksichtigen.
5. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass es sich bei dem, was die Schweiz definieren will, tatsächlich um eine durch die Verpackungsanweisung P 903 (2) geregelte Beförderung von Batterien in einer Güterbeförderungseinheit handelt, die mit anderen Sicherheitselementen, wie Feuerlöscher und Kältegas, ausgestattet ist.

6. Hinsichtlich der Frage, ob es sich um die Beförderung von Batterien oder um die Beförderung von Güterbeförderungseinheiten handelt, besteht ein Unterschied zwischen dem Text der Sondervorschrift 389 des RID/ADR/ADN und dem Text der UN-Modellvorschriften, der Verwirrung stiftet und beseitigt werden sollte. Konkret handelt es sich um den ersten Satz der Sondervorschrift 389:

RID/ADR/ADN:

"Diese Eintragung gilt nur für Güterbeförderungseinheiten, in denen Lithium-Ionen-Batterien oder Lithium-Metall-Batterien eingebaut sind und die nur dafür ausgelegt sind, Energie außerhalb der Einheit bereitzustellen."

UN-Modellvorschriften:

"Diese Eintragung gilt nur für Lithium-Ionen-Batterien oder Lithium-Metall-Batterien, die in einer Güterbeförderungseinheit eingebaut sind und die nur dafür ausgelegt sind, Energie außerhalb der Güterbeförderungseinheit bereitzustellen."

Im Gegensatz zum Text der UN-Modellvorschriften bezieht sich der Text des RID/ADR/ADN nicht auf eine Eintragung für Lithiumbatterien, die in Güterbeförderungseinheiten befördert werden, die den Vorschriften der Verpackungsanweisung P 903 (2) entsprechen, sondern auf eine Eintragung für die Güterbeförderungseinheiten selbst. Dies ist ein wesentlicher Unterschied, der Folgen für die Anwendung von Freistellungen wie in Unterabschnitt 1.1.3.6 für die Beförderung in Versandstücken im RID/ADR/ADN hat. Ferner ist zu beachten, dass die Verwendung der männlichen Form des Begriffs "conçus" in der französischen Fassung sich auf die Güterbeförderungseinheit bezieht und damit die Auslegung stützt, dass sich die Eintragung der UN-Nummer 3536 nur auf Güterbeförderungseinheiten bezieht, während im Englischen und Deutschen die Lithiumbatterien und nicht die Einheit selbst dazu bestimmt sind, Energie außerhalb der Güterbeförderungseinheit bereitzustellen. Um diese Verwirrung zumindest teilweise zu beseitigen, schlägt die Schweiz vor, in das RID/ADR/ADN den gleichen Satz wie in den UN-Empfehlungen aufzunehmen (Antrag 1).

Anmerkung des Sekretariats der OTIF: Auch im deutschen und englischen Text des RID/ADR/ADN bezieht sich der Satzteil "und die nur dafür ausgelegt sind, Energie außerhalb der Einheit bereitzustellen" auf die Güterbeförderungseinheit und nicht auf die Lithiumbatterien.

7. Der Fall, den die Schweiz hier interessiert, betrifft Anhänger mit fest eingebauten Batterien, die nur am Bestimmungsort verwendet werden und deren Menge an Lithiumbatterien wesentlich geringer ist als die, für die die Eintragung der UN-Nummer 3536 konzipiert wurde.
8. Zusätzlich zum Text der Sondervorschrift 389 der UN-Modellvorschriften scheint es, wenn auf die Benennung in Spalte (2) der Tabelle A des Kapitels 3.2 "Lithiumbatterien, in Güterbeförderungseinheiten eingebaut" Bezug genommen wird, auch offensichtlich, dass die Eintragung der UN-Nummer 3536 neben den Eintragungen der UN-Nummern 3090, 3480, 3091 und 3481 als bestimmter Lithiumbatterietyp zu betrachten ist, der im Gegensatz zu letzteren nicht in Verpackungen allein oder in Ausrüstungen befördert wird, sondern in Güterbeförderungseinheiten eingebaut ist, die die Funktion eines widerstandsfähigen, stoßfesten Gehäuses gemäß Verpackungsanweisung P 903 (2) haben.
9. In Anbetracht dessen sind die für diese Eintragung geltenden Texte so auszulegen, dass sie sich auf die beförderten gefährlichen Güter (Lithiumbatterien) und nicht auf die Beförderung einer beladenen Güterbeförderungseinheit beziehen. Da sich diese Batterien der UN-Nummer 3536 nicht von den Batterien der anderen vier Eintragungen für Lithiumbatterien unterscheiden, sollten für sie die auch gleichen Bestimmungen und möglichen Freistellungen gelten.

10. Um im Landverkehr die gleiche mengenmäßige Entlastung wie bei anderen Lithiumbatterie-Eintragungen zu ermöglichen, würde es ausreichen, ihnen in Kapitel 3.2 Tabelle A, Spalte (15), in der ersten Zeile die Beförderungskategorie "2" zuzuordnen. Die Angabe der Beförderungskategorie würde bewirken, dass für die Beförderung in Güterbeförderungseinheiten, die weniger als 333 kg Lithiumbatterien enthalten, dieselben Freistellungen gelten wie für Lithiumbatterien, die nicht in solche Güterbeförderungseinheiten eingebaut sind oder die nicht zur Erzeugung elektrischer Energie außerhalb des Fahrzeugs bestimmt sind. Folglich wären für derartige Beförderungen von kleinen Mengen kein Gefahrgutbeauftragter, keine ADR-Fahrerschulung, keine orangefarbene Kennzeichnung am Fahrzeug, kein Anbringen von Großzetteln (Placards), keine schriftlichen Weisungen usw. erforderlich (Vorschlag 2).
11. Zur Klärung der Kennzeichnungsfrage sollte dieser Unterschied in Abhängigkeit der beförderten Menge auch in die Sondervorschrift 389 selbst aufgenommen werden. Andernfalls entstünde die paradoxe Verpflichtung, für Mengen von Lithiumbatterien, die nach Unterabschnitt 1.1.3.6 normalerweise keine Kennzeichnung der Güterbeförderungseinheit nach Kapitel 5.3 erfordern, orangefarbene Kennzeichnungen und Großzettel (Placards) an den Güterbeförderungseinheiten anzubringen. Da die Anbringung einer orangefarbenen Tafel auch in den UN-Modellvorschriften nicht vorgeschrieben wird, und die Bestimmungen des Unterabschnitts 5.3.1.1 RID/ADR über Großzettel (Placards) nicht mit denen des Absatzes 5.3.1.1.2 der UN-Modellvorschriften identisch sind, erscheint es vertretbar, weitere Kennzeichnungsvorschriften zu erlassen, um im Landverkehr eine kohärentere Anwendung zu gewährleisten (Antrag 3).

Antrag 1

12. In der Sondervorschrift 389 erhält der erste Satz folgenden Wortlaut:

"Diese Eintragung gilt nur für Lithium-Ionen-Batterien oder Lithium-Metall-Batterien, die in einer Güterbeförderungseinheit eingebaut sind und die nur dafür ausgelegt sind, Energie außerhalb der Güterbeförderungseinheit bereitzustellen."

Antrag 2

13. In Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte (15) erste Zeile bei der Eintragung für die UN-Nummer 3536 "(-)" ändern in:

"2".

In Absatz 1.1.3.6.3, in der Tabelle, unter der Beförderungskategorie 2, Klasse 9 "und 3481" ändern in:

", 3481 und 3536".

Antrag 3

14. In Kapitel 3.3 Sondervorschrift 389 erhält der letzte Satz folgenden Wortlaut (zusätzlicher Text ist unterstrichen und in Fettdruck dargestellt):

"Mit Ausnahme der in Unterabschnitt 1.1.3.6 vorgesehenen Fälle muss die Güterbeförderungseinheit ~~mus~~ auf zwei gegenüberliegenden Seiten mit orangefarbenen Tafeln in Übereinstimmung mit Unterabschnitt 5.3.2.2 und mit Großzetteln (Placards) in Übereinstimmung mit Unterabschnitt 5.3.1.1 versehen sein."