



Avdelningen för räddningstjänst och olycksförebyggande
Enheten för hantering av farligt gods och brandfarlig vara
Johan Karlsson
010-240 50 89

Rapport från Joint-mötet (RID/ADR/ADN) den 25–28 mars.

Officiell rapport från Joint Meeting of the RID Committee of Experts and the Working Party on the Transport of Dangerous Goods, den 25-28 mars 2024 i Bern publiceras inom några veckor på [FN:s webbplats](#)

Sverige representerades av Johan Karlsson och Henric Strömberg MSB, enheten för säker hantering av farliga gods och brandfarliga varor.

Följande nationer deltog:

Belgien, Tjeckien, Danmark, Finland, Frankrike, Norge, Tyskland, Italien, Lettland, Luxemburg, Nederländerna, Polen, Portugal, Ryssland, Slovakien, Spanien, Sverige, Schweiz, Turkiet, Storbritannien, Zimbabwe, USA och Österrike,

Dessutom deltog representanter från ERA samt cirka 15 internationella intresseorganisationer.

Färgkoderna i rapporten betyder:

Grön = Positivt resultat (förslaget antogs/redovisades)

Gul = Förslaget drogs tillbaka eller ytterligare arbete kommer att ske

Röd = Negativt resultat (förslaget antogs inte)

Dokument	Titel och sammanfattning
ECE/TRANS/ WP.15/AC.1/XX	
1. Antagande av dagordningen (Adoption of the agenda)	
171	Agenda för mötet
171/Add.1	Lista över dokument under varje agendapunkt
INF.3	Tidtabell för mötet
2. Tankar (Tanks)	
INF.18 INF.18.rev.1	Rapport från tankarbetsgruppen Tankarbetsgruppen höll ett distansmöte den 26-27 februari istället för att hålla ett fysiskt möte på plats i Bern under Jointmötet. De beslut som togs i denna rapport är införda under respektive agendapunkt/dokument. Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

	<p>Se respektive dokument under de dokument som behandlades under tankarbetsgruppens möte</p>
<p>2024/1</p>	<p>Kontroll av tankar där sista datum för mellanliggande kontroll passerats (UIP)</p> <p>Vid senaste Joint-mötet framkom det, genom INF.19, att det fortfarande råder en osäkerhet bland kontrollorgan om vilken kontroll som ska utföras om sista datum för mellanliggande kontroll passerats enligt 6.8.4.2.3. Detta om det passerat mer än tre månader efter kontrolldatumet. Vissa kontrollorgan hävdar fortfarande att en återkommande kontroll då istället ska utföras. Vid senaste mötet med tankarbetsgruppen bekräftades det att det är tillräckligt att utföra en mellanliggande kontroll i dessa fall och UIP föreslår därför en ändring i tredje stycket i 6.8.2.4.3 för att göra det extra tydligt.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sveriges stödjer förtydligandet</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget antogs, efter viss modifiering av texten, med en ny paragraf under 6.8.2.4.3: <i>“If the specified date of the intermediate inspection has passed, an intermediate inspection shall be performed or alternatively a periodic inspection in accordance with 6.8.2.4.2 may be performed.”</i></p>
<p>2024/18</p>	<p>Undantag för att beräkna faktisk hålltid för tankcontainrar och UN-tankar som endast avser vägtransport (Nederländerna)</p> <p>Tankfordon är undantagna från kravet att beräkna den faktiska hålltiden. Den kortare transporttiden och ständig närvaro av en förare gör att en tidig aktivering av tryckavlastningen är sällsynt på väg. När tankcontainers eller UN-tankar används för transport på väg, utan inblandning av ett annat transportslag, gäller samma bestämmelser som för ett tankfordon. Nederländerna föreslår därför att även undanta beräkning av hålltid för dessa transporter. Ändringen gäller endast ADR, 4.2.3.7.1 och 4.3.3.5, i form av en ny anmärkning.</p> <p>Beräkning av hålltid är inte enkel att utföra eftersom det krävs mycket information som inte alltid är tillgänglig vid samma tidpunkt när föraren fyller tanken. Det kan även diskuteras om beräkningen ger något extra värde eftersom normal välisolerade tankar kommer ha en faktisk hålltid som är beräknad på veckor snarare än dagar. En normal vägtransport avslutas inom en vecka, ofta inom en eller två dagar. Det är också en nästan omöjlig uppgift att behöva räkna om den faktiska hålltiden vid en delleverans av gas.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer principen i förslaget då undantaget endast berör vägtransport och problemen som beskrivs uppstår på järnväg och sjö.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget antogs till ADR 2025-års utgåva men mötet ansåg att formuleringen i ursprungsdokumentet kunde förenklas samt att konsekvensändringar var nödvändiga.</p> <p>Ny paragraf i slutet av 4.2.3.7.1: <i>“The calculation of the actual holding time may be waived when the whole journey takes place by road only, without trans-shipment onto another vehicle and without</i></p>

	<p><i>intermediate temporary storage. When the calculation of the actual holding time is waived the provisions of 4.2.3.7.2, 4.2.3.7.3 and 4.2.3.8 (e) and (f) shall not apply.”</i></p> <p>Ny paragraf i slutet av 4.3.3.5, högra kolumnen: <i>“The calculation of the actual holding time may be waived when the whole journey takes place by road only, without trans-shipment onto another vehicle and without intermediate temporary storage. When the calculation of the actual holding time is waived the provisions of 4.3.3.6 (e), (f) and (g) shall not apply.”</i></p> <p>Ny paragraf i slutet av 5.4.1.2.2 (d): <i>“When the calculation of the actual holding time is waived in accordance with 4.2.3.7.1 or 4.3.3.5 this provision shall not apply.”</i></p>
<p>2024/26</p>	<p>Förtydligande av avsändarens roll vid avsändning av cisternvagnar, tankcontainers och UN-tankar vid transport av kylda kondenserade gaser (fyllda samt tömda, ej rengjorda) (UIC)</p> <p>Vid Joint-mötet i september 2023 antogs ett förslag från UIC som avsåg att förtydliga vem som är ansvarig vid avsändning av kylda kondenserade gaser. Detta för att förhindra att tryckavlastningsanordningar öppnas oavsiktligt under transport. En ny paragraf, när tankcontainrar inte får överlämnas för transport, antogs under RID/ADR 4.3.3.6. <i>(h) When empty, uncleaned, unless the pressure has been reduced to a level that ensures that the pressure relief devices will not activate during carriage.</i></p> <p>Joint-mötet enades om att avsändaren är ytterst ansvarig för att beräkna hålltiden men kunde inte enas om ordalydelsen och korrekt kapitel att infoga texten. UIC anser att de antagna ändringarna leder till en förbättring men att det fortfarande är oklart i bestämmelserna vem som ansvarar för att uppfylla 4.3.3.5 och 4.3.3.6. Detta är särskilt viktigt för transporter på sjö eller järnväg som där förseningar och ökade kostnader orsakas av att tryckavlastningsanordningar öppnas oavsiktligt. UIC har även för avsikt att samma ändringar bör utvidgas att gälla även UN-tankar och tog upp frågan vid subkommittémötet i december och avser att lyfta frågan vid nästa möte igen.</p> <p>UIC föreslår en ny paragraf (f) i 1.4.2.1.1, avsändarens skyldigheter, som baseras på det förslag som initialt diskuterades på subkommittémötet i november/december 2023. <i>"(f) in the case of tanks carrying refrigerated liquefied gases ensure that the actual holding time is determined or, in the case of empty, uncleaned tanks, ensure that the pressure is sufficiently reduced."</i></p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget antogs för RID/ADR 2025, under 1.4.2.1.1, med en ny (f): (RID:) <i>"(f) in the case of tanks carrying refrigerated liquefied gases ensure that the actual holding time is determined or, in the case of empty, uncleaned tanks, ensure that the pressure is sufficiently reduced."</i></p> <p>(ADR:) <i>"(f) In the case of tank-containers and portable tanks carrying refrigerated liquefied gases ensure that the actual holding time is determined if applicable or, in the case of empty,</i></p>

	<i>uncleaned tank-containers and portable tanks, ensure that the pressure is sufficiently reduced."</i>
<p>INE.5</p> <p>INE.17</p>	<p>Orangefärgat band på cisternvagnar (UIP)</p> <p>RID 5.3.5 anger att Cisternvagnar för kondenserade, kylta kondenserade eller lösta gaser ska märkas med ett kontinuerligt, cirka 30 cm brett, icke-reflekterande orangefärgat band, som går runt tanken i höjd med tankens centrumlinje. UIP ställer frågan varför samma krav inte finns på tankar för vägtransport. Vid senaste RID-mötet i november 2023 undrade Belgien genom INF.8, vem som är ansvarig för märkningen. Detta som ett led i att TPED NOBO-gruppen avsat sig ansvaret att kontrollera märkningen. Vid RID-mötet kunde man inte enas om ansvarsfördelningen. UIP undrar också om det orangefärgade bandet har någon säkerhetshöjande funktion.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Sverige anser att det orangefärgade bandet bör finnas kvar till stöd för räddningstjänsten men att ansvaret att hålla färgen intakt kan bli tydligare.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u></p> <p>Det orangea bandet är inte tillämpligt för tankfordon eller tankcontainrar, och det fanns inget stöd för att införa ett krav för dem. De flesta experter höll inte med om att ta bort bestämmelserna i RID 5.3.5 för cisternvagnar. Som en alternativ lösning föreslogs att den exakta specifikationen för den orange färgen breddas för att möjliggöra en viss blekning av färgen över tid på grund av väderpåverkan.</p>
INE.16	<p>Dubbelt godkända intermodala tankcontainrar enligt RID/ADR kapitel 6.8 och 6.7, UN-tankar (ITCO)</p> <p>Efter tankarbetsgruppens diskussioner under Joint-mötet i september 2023 beslutades att en arbetsgrupp skulle startas upp under ledning av ITCO för att fortsätta diskussionen om dubbla godkännanden av tankcontainrar. Det hölls två möten, med både medlemsländer till RID/ADR, branschorganisationer samt 25 olika operatörer, för att försöka fastställa för och nackdelar med att ta bort dubbla godkännanden. Det framkom tydligt att det är en mycket komplex åtgärd att förbjuda dubbla godkännanden och även kostsamt för branschen om det inte införs en lång övergångsperiod. Problemen har främst uppkommit bland kontrollorgan där det kan vara svårt att urskilja om tankcontainrarna uppfyller kraven i både kapitel 6.8 och 6.7. Det finns ett starkt behov av att identifiera alla problem och konsekvenser som kan tänkas uppstå genom att ta bort dubbla godkännanden, innan någon åtgärd vidtas. Det diskuterades även om harmonisering mellan bestämmelserna kunde vara en lämplig väg framåt för att undvika behovet av dubbla godkännanden.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Sverige avvaktar arbetsgruppens diskussion</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u></p> <p>ITCO gav en återkoppling från arbetsgruppsmötet om dubbla godkännanden och där arbete återstår innan något beslut kommer fattas. Diskussioner hölls i tankarbetsgruppen där ett problem belystes. Detta då en UN-tank godkännts enligt kapitel 6.7 i IMDG men inte av ett medlemsland till RID/ADR. För att inte förhindra transport eller fyllning förslogs och antogs följande till RID/ADR 2025:</p>

Ändring av anmärkning 2 efter rubriken i RID/ADR 4.2 (ny text understruket):
“NOTE 2: Portable tanks and UN MEGCs marked in accordance with the requirements/the applicable provisions of Chapter 6.7 but which were approved in a State which is not an RID Contracting State / Contracting Party to ADR or approved according to Chapter 6.7 of the IMDG Code may nevertheless be used for carriage under RID/ADR.”

3. Standarder (Standards)

2024/9

INF.14

INF.26

Information om pågående arbete inom CEN (CEN)

CEN informerar Joint-mötet om standardiseringsarbetet vid nya eller uppdaterade standarder i RID/ADR. I INF.14 informerar så arbetsgruppen för standarder om sitt arbete samt föreslår ett antal ändringar gällande standarder i RID/ADR. Standarder som är nya under arbete (new work items) är följande:

Reference	Title
prEN ISO 9809-4 rev	Gas cylinders – Design, construction and testing of refillable seamless steel gas cylinders and tubes – Part 4: Stainless steel cylinders with an Rm value of less than 1 100 MPa
prEN 13807 rev	Transportable gas cylinders - Battery vehicles and multiple-element gas containers (MEGCs) - Design, manufacture, identification and testing
prEN ISO 20421-1	Cryogenic vessels - Large transportable vacuuminsulated vessels - Part 1: Design, fabrication, inspection and testing
EN 16728:2016+A2:2020/prAC	LPG equipment and accessories - Transportable refillable LPG cylinders other than traditional welded and brazed steel cylinders - Periodic inspection

Standarder som Standardarbetsgruppen under Joint-mötet ska diskutera om de ska refereras till i RID/ADR är de nya ovan och de som är ändrade enligt tabellerna nedan.

”Stage 2” innebär ” en möjlighet till påverkan av det tekniska innehållet i standarden medan ”Stage 3” endast innebär en möjlighet att rösta ”Accept” eller ”Refuse” för standarden som referens i RID/ADR

Standarder vid Stage 2:

Reference	Title
EN ISO 17871:2020/pr A1	Gas cylinders - Quick-release cylinder valves - Specification and type testing - Amendment 1 (ISO 17871:2020/DAM 1:2023)

prEN ISO 11118 rev	Gas cylinders - Non-refillable metallic gas cylinders - Specification and test methods
--------------------	--

Standarder vid Stage 3 och 4:

Reference	Title
EN 12972:2018/Fpr A1	Tanks for the transport of dangerous goods - Testing, inspection and marking of metallic tanks

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Endast information. Sverige deltar inte aktivt i standardiseringsarbetet för närvarande.

Resultat från Joint-mötet

Förslagen i punkterna 3, 4 och 5 i INF.14 antogs av jointmötet samt förslaget i INF.26. Ett antal standarder i INF.14 antogs inom hakparentes pga. av de inte är publicerade ännu. Senast i mitten av maj måste CEN informera sekretariatet om när de publiceras för att kunna antas i RID/ADR 2025, annars så antas standarderna för RID/ADR 2027.

INF.15

Standard EN 1439:2021 – Kontroll av gasflaskor för gasol före, under och efter fyllning (Nederländerna)

Standard EN 1439:2021 ska användas för att kontrollera gasolflaskor före, under och efter fyllning enligt förpackningsinstruktion P200 i RID/ADR. Enligt punkt 7.3 i standarden är det tillåtet med ett läckage upp till max 5 g/h. Nederländerna har farhågor om att detta läckage kan vara för högt och kan orsaka brand och gasexplosion i dåligt ventilerade utrymmen och vill höra jointmötets synpunkter om det tillåtna läckaget i standarden är acceptabel eller det är nödvändigt att fastställa ett nytt maxvärde för läckaget.

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Sverige stödjer principen i dokumentet och bra att ämnet diskuteras vidare. Det är en rimlig oro som Nederländerna lyfter.

Resultat från Joint-mötet

Ett antal delegater hade farhågor om den höga läckage på upp till max 5 g/h som standarden EN 1439:2021 tillåter medan ett antal delegater informerade om att de har nationella regler som sätter en lägre gräns för tillåtet läckage. Joint-mötet bjöd in CEN att se över gränsvärdet i standarden.

INF.24

Ändring av hänvisningen till den 3:e upplagan av IRS (UIC)

UIC föreslår att ändra en fotnot i 6.11.4.1 och 7.1.3 så att den anger att den 3:e upplagan av IRS är tillämplig från 1 december 2023.

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Sent dokument.

Resultat från Joint-mötet

Förslaget antogs av mötet.

4. Tolkning av RID/ADR/ADN (Interpretation)

2024/21	<p>Transport under temperaturkontroll enligt kraven 7.1.7.4.2 i ADR (Tyskland)</p> <p>Enligt kraven i 7.1.7.4.2 gällande för transport under temperaturkontroll ska lufttemperaturen inne i lastbäraren ska mätas av två av varandra oberoende givare. Tyskland vill höra Joint-mötets synpunkter på om kraven på av 2 av varandra oberoende givare innebär att givarna även måste ha separat strömförsörjning och om temperaturen måste mätas på olika punkter i lastbäraren.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</p> <p>Sverige stödjer dokumentet och anser att en diskussion är nödvändig då dagens bestämmelse riskerar att tolkas på olika sätt.</p> <p>Resultat från Joint-mötet</p> <p>De delegater som uttalade sig ansåg att bestämmelserna i 7.1.7.4.2 kräver givare med oberoende strömförsörjning. Tyskland informerade om att de kommer skicka in ett dokument till FN:s subkommittémöte för ett förtydligande.</p>
INE.8	<p>Bakgrundskontroll för personal som är delaktiga vid transport av farligt gods (Storbritannien)</p> <p>Storbritannien rekommenderar att företag genomför bakgrundskontroll på personal som är delaktiga vid transport av farligt gods och överväger nu att införa krav på bakgrundskontroll i deras nationella lagstiftning. Storbritannien vill höra jointmötets syn på detta och ställer följande frågor till mötet:</p> <p>(a) <i>What criminal convictions would, or should, result in an individual being barred from work comprising of, or associated with, the carriage of dangerous goods?</i></p> <p>(b) <i>How far does, or should, barring extend? Should it include those responsible for the manufacture, testing and approval of packaging also for instance? Should it only apply for certain dangerous goods such as High Consequence Dangerous Goods?</i></p> <p>(c) <i>What penalties are, or should, be imposed on employers who fail to complete these checks?</i></p> <p>(d) <i>Should ADR/RID/ADN incorporate text stating that employers should ensure employees involved with work comprising of, or associated with, the carriage dangerous goods do not pose a security risk? If agreed, the United Kingdom will submit a formal paper to the Joint Meeting in due course.</i></p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</p> <p>Från svenskt perspektiv ser vi det som mycket angeläget att frågan diskuteras inom ramen för de internationella transportbestämmelserna och stödjer det syftet i UK:s dokument.</p> <p>Resultat från Joint-mötet</p> <p>Majoriteten på jointmötet ansåg det inte är nödvändigt med nya bestämmelser om transportskydd i kapitel 1.10 och att bakgrundskontroll bör hanteras i nationell lagstiftning och inte RID/ADR.</p>
INE.10	<p>Placering av tryckavlastningsanordningar och säkerhetsventiler enligt 6.7.3.11.1 och 6.8.3.2.9.4 (Tyskland)</p> <p>Tryckavlastningsanordningar ska vara beläget ovanpå tankskalet i ett</p>

	<p>läge så nära mitten av tanken, sett i längs- och tvärsriktningen, som möjligt enligt 6.7.3.11.1. Och enligt 6.8.3.2.9.4 ska alla öppningar till säkerhetsventiler ska vara placerade ovanpå tankskalet, och så nära tankskalets tvärgående centrum som är praktiskt möjligt. Texten i 6.8.3.2.9.4 kan tolkas som att säkerhetsventilerna ska placeras exakt ovanpå tankskalets tvärgående centrum. Tyskland anser att formuleringen i 6.8.3.2.9.4 bör ändras så den är i linje med formuleringen i 6.7.3.11.1 och vill höra jointmötets synpunkter på detta.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer tankarbetsgruppens tolkning och förtydligande i INF.18.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslag behandlades av tankarbetsgruppen och det antogs ett förtydligande och ändring av första meningen i 6.8.3.2.9.4 för RID/ADR.</p> <p><i>"Each safety valve inlet shall be situated on top of the shell as close as practicable to the top generating line."</i></p>
<p>5. Förslag på ändringar i RID/ADR/ADN (Proposals for amendments)</p>	
<p>5 (a) Aktuella frågor (Pending issues)</p>	
<p>2024/3</p>	<p>Anmärkning under grafen i slutet på P200 i 4.1.4.1 (Liquid Gas Europe) Vid jointmötet som hölls i september 2023 antogs att en ny graf som visar densitet för olika fyllnadsförhållanden för gasblandningar införades i slutet av P200. Liquid Gas Europe förslår att en anmärkning införs under grafen som förtydligar att grafen kan användas för att välja rätt fyllningsförhållande för de blandningar som anges i 2.2.2.3.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget antogs</p>
<p>2024/7</p>	<p>Färger och tryckfärger klassade som miljöfarliga blandningar (UN 3082, klass 9) och krav på funktionsprover relaterade till förpackningar i små mängder (CEPE) Vid Joint-mötet i september 2021 antogs en övergångsperiod i RID/ADR från kravet på funktionsprov av förpackningar på vissa färgprodukter. Det multilaterala avtalet M343 togs fram efter förslag från Norge med giltighetstid t.o.m. 30 juni 2023 och därefter infördes övergångsperiod 1.6.1.51 i RID/ADR 2023 som är giltigt t.o.m. 30 juni 2025. Det saknas fortsatt lämpliga UN-godkända plastförpackningar för att transportera dessa vattenbaserade färger i storleken 5–30 liter, vilket innebär en stor utmaning för den globala färgindustrin. Det finns särskilda krav på förpackningen då produkten måste klara att öppnas och stängas flera gånger vid exempelvis färgblandning hos gör-det-själv-butiker. Dessutom är vissa färg- och bläckprodukter inte kompatibla med belagda metallförpackningar eftersom de kan reagera, vilket leder till miss-färgning. CEPE begär en ändring i övergångsperiod 1.6.1.51 (se förslag i länk) för att klara den utmanande situationen med godkända plastförpackningar. CEPE önskar också att anpassa situationen för RID/ADR med de pågående ansträngningarna som görs under FN:s</p>

	<p>subkommitté där WCC (World Coatings Council) har tagit upp frågan vid de senaste fyra mötena.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige anser att det är möjligt med en förlängd övergångsperiod om branschen kan lägga fram konkreta förslag på hur problemet ska lösas på sikt.</p> <p>Resultat från Joint-mötet Joint-mötet antog att ändra året till 2027 i övergångsbestämmelsen under 1.6.1.51 för RID/ADR. Ändringen gäller för 2025-års utgåvor.</p>
<p>2024/11</p>	<p>Ändrad definition för kondenserad petroleumgas (LPG) (Liquid Gas Europe)</p> <p>För flera år sedan introducerade LPG-branschen bioLPG, exempelvis LPG (C₃/C₄) med exakt samma molekylära sammansättning men av förnybart ursprung. Dagens definition i RID/ADR/AND är inte korrekt och återspeglar inte längre det förnybara ursprunget eller den konventionella gasolen av naturgas. Dessutom finns redan andra molekyler, blandade med LPG (DME) och särskilt den med förnybart ursprung (rDME), på den amerikanska marknaden. Samma produkt kommer att finnas tillgänglig på den europeiska marknaden under 2024. Liquid Gas Europe anser därför att definitionen för kondenserad petroleumgas (LPG) måste ändras.</p> <p>Förslag till ändring av definitionen för LPG under 1.2.1:</p> <p><i><u>Liquefied Petroleum Gas (LPG)</u> means a low-pressure liquefied gas composed of propane and/or butane or mixtures of the two, which can also include dimethyl ether (UN 1033) up to 12 % by mass, as well as one or more other light hydrocarbons such as propene (propylene), isobutane, isobutylene or butene (butylene), which are assigned to UN Nos. 1011, 1012, 1055, 1075, 1077, 1965, 1969 or 1978 with traces of other hydrocarbon gases;</i></p> <p>Dessutom framgår i förslaget en rad konsekvensändringar.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer principen i förslaget men anser att frågan bör behandlas klart i FN:s subkommittémöte innan beslut tas under Joint-mötet.</p> <p>Resultat från Joint-mötet Mötet gav stöd åt förslaget principiellt men vill invänta resultatet från arbetet som pågår under subkommittén för att kunna återkomma till ett eventuellt beslut i septembermötet.</p>
<p>2024/25</p>	<p>Harmonisering mellan RID/ADR/ADN och FN-rekommendationerna om transport av farligt gods (Sekretariatet)</p> <p>Subkommitténs 63:e mötet behandlade sekretariatets dokument angående bestämmelserna i 2.0.5.2 (2.1.5.2 i RID/ADR(ADN), P006 och LPO3. Subkommittén bekräftade att artiklar som innehåller litiumbatterier även gäller artiklar som innehåller natriumjonbatterier och antog motsvarande bestämmelser för kommande utgåva av FN-rekommendationerna. Sekretariatet anser att Joint-mötet kan vilja anta samma ändring</p>

	<p>till 2027 års utgåva av RID/ADR. Subkommittén antog också en mindre ändring av namnet för batterimärkning i kapitel 5.2.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget antogs</p>
INF.21	<p>Transport i bulk av särskilda kategorier av avfall som innehåller asbest (UN 2590 och UN 2212) – Redaktionell ändring för AP12 (Frankrike)</p> <p>Vid Joint-mötet i september 2023 antogs nya bestämmelser för transport i bulk med särskilda kategorier av avfall som innehåller asbest. Efter ett möte med olika transportörer framkom att det fanns flera problem med lydelsen av de nya bestämmelserna i AP12 i 7.3.3.2.7.</p> <p>I tredje stycket används begreppet "liners" och sedan är inre och yttre beklädnad (linings) definierade. Detta skulle kunna innebära att det finns en ytterligare struktur med två beklädnader med tanke på att beklädnad per definition är ett tillägg till något. För att undvika feltolkningar och oklarheter föreslår Frankrike att istället använda begreppet lager (layer) i AP 12, 7.3.3.2.7. Frankrike föreslår även som en konsekvens att göra samma ändring i nya bestämmelsen CW38/CV38 under 7.5.11.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige avvaktar mötets diskussion.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget antogs med att ersätta uttrycket "linings/liner" med "component" på de ställen enligt förslaget.</p>
2024/27 INF.28	<p>Tillämpning av särbestämmelse 376 vid kritiskt skadade Litiumbatterier (Belgien)</p> <p>Belgien föreslår en ny särbestämmelse som anger att avsändaren måste ange under vilka förhållanden förpackningen kan användas och transporteras vid transport av kritiskt skadade litiumceller och batterier i enlighet med särbestämmelse 376 och förpackningsinstruktion P911 eller LP906.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer ett förtydligande men ser samtidigt att bestämmelserna är svåra att följa med en ny särbestämmelse.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Joint-mötet gav ett visst stöd för förslaget i INF.28 men ansåg att frågan bör behandlas vid FN:s subkommittémötet först. Belgien kommer att skicka in ett förslag till nästa subkommittémöte.</p>
5 (b) Nya frågor (New proposals)	
2024/2	<p>Fyllning av MEG-containerar (Spanien)</p> <p>I delavsnitt 4.2.4.5 finns det bestämmelser för fyllning av UN-MEG-containerar, exempelvis att innan fyllning ska UN- MEG-containern granskas för att säkerställa att den är godkänd för den gas som ska transporteras och att elementen i UN-MEG-</p>

	<p>containern ska fyllas enligt de arbetstryck, fyllningsförhållanden och fyllningsbestämmelser som är angivna i 4.1.4.1 förpackningsinstruktion P200 samt att UN- MEG-containerar får inte fyllas över sin högsta tillåtna bruttovikt. Spanien föreslår att motsvarande bestämmelser införs i kapitel 4.3 för fyllning av MEG-containerar enligt något av de 2 förslagen i 2024/2.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer förslaget</p> <p>Resultat från Joint-mötet Förslaget diskuterades i tankarbetsgruppen och förslag 3 i tankarbetsgruppens rapport INF.18/Rev.1 antogs av Joint-mötet för RID/ADR 2027.</p>
<p>2024/4</p>	<p>Förslag på ändring av övergångsbestämmelse för märkning av gasflaskor med acetylen (EIGA)</p> <p>Efter 1 juli 2023 ska gasflaskor för acetylen som tillverkats före den 1 juli 2023 men som inte är märkta i enlighet med 6.2.2.7.3 (k) eller (l) märkas vid nästa återkommande kontroll enligt övergångsbestämmelse 1.6.2.19. Enligt EIGA finns det ett stort antal acetylgasflaskor där ytan för märkningen är tillåten är för liten för att få plats med den nya märkningen som infördes i ADR 2023 i 6.2.2.7.3 (k) och (l). EIGA föreslår att gasflaskor för acetylen som tillverkats före den 1 juli 2023 ska få fortsättas att användas utan att märkas enligt de nya kraven i 6.2.2.7.3 (k) och (l).</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer förslaget.</p> <p>Resultat från Joint-mötet Det fanns ett visst stöd för förslaget men en antal delegater ansåg att man bör kunna lösa märkningen med en metallring istället. Joint-mötet ansåg att detta även bör tas upp på FN:s subkommittémöte gällande UN godkända acetylgasflaskor och att ett multilateralt avtal kan vara en lösning fram tills 2027 då en ny övergångsbestämmelse kan antas som tidigast. EIGA kommer att se över förslaget och återkommer vid nästa Joint-möte.</p>
<p>2024/5</p>	<p>Förslag på ändring av 6.8.2.1.27 och 7.5.10 (Ryssland)</p> <p>Vid transport av UN 1361 KOL eller KIMRÖK, animaliskt eller vegetabiliskt ursprung i förpackningsgrupp II ska tanken jordas enligt 6.8.2.1.27 och 7.5.10. Kol och Kimrök ska enligt tabell A vara av animaliskt eller vegetabiliskt ursprung för att klassificeras som UN 1361. Enligt Ryssland så är den kimrök som transporteras i tankar huvudsakligen tillverkat av kolvätegas och klassificeras som UN 3190 Självupphettande fast ämne, N.O.S, förpackningsgrupp II. Detta innebär att kraven på jordning enligt 6.8.2.1.27 och 7.5.10 inte gäller och därför föreslår Ryssland att dessa krav på jordning även ska gälla för UN 3190 Kimrök i förpackningsgrupp II.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Förslaget behöver behandlas vid FN:s subkommittémöte då det främst rör klassificering.</p> <p>Resultat från Joint-mötet</p>

	<p>Joint-mötet ansåg att detta behöver behandlas vid FN:s subkommittémöte då det främst rör klassificering. Ryssland informerade att man eventuellt kommer att skicka in ett förslag till subkommittémötet.</p>
2024/6	<p>Förslag att införa definitioner på nettovikt och bruttovikt (Ryssland) Nettovikt och bruttovikt förekommer många gånger i ADR och RID och i kapitel 1.2 definieras högsta nettovikt och högsta tillåtna bruttovikt. Dessa definitioner beskriver inte till fullo när begreppen nettovikt och bruttovikt används i samband med lösta gaser och Ryssland föreslår att följande definitioner läggs till i 1.2.1.</p> <p><i>a) “Net mass of dissolved gas” means the mass of the gas excluding the solvent;”</i> <i>(b) “Gross mass of dissolved gas” means the mass of the gas and the solvent, excluding the mass of the receptacle and the porous absorbent material.”</i></p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige avvaktar mötets diskussion då vi idag inte ser problemet.</p> <p>Resultat från Joint-mötet Joint-mötet antog inte förslaget då man ansåg att det saknas motiv och bakgrund till varför denna definition behövs i RID/ADR. Ryssland informerade om att man återkommer med mer information vid nästa Joint-möte.</p>
2024/8	<p>Ny övergångsbestämmelse för UN-tankar i kapitel 6.7 (EIGA) Vid harmoniseringsmötet i september 2023 antogs att harmonisera uttrycken “degree of filling” och “filling ratio” i RID/ADR 6.7.4.15.1 (i)(iv). Ändringen innebär problem för UN-tankar eftersom tankskyltarna i metall måste bytas ut och i många fall finns inte tanktillverkaren kvar. Även om det finns tillräckligt med utrymme på de befintliga tankskyltarna kommer det inte att vara möjligt att dessa ändringar görs på alla UN-tankar som används fram till 1 juli 2025. Detta då UN-tankar används över hela världen. Byte av skyltarna skulle också utgöra en onödig börda för ägarna av UN-tankarna. Subkommittén antog vid 63:e mötet en ny övergångsbestämmelse för att lösa situationen genom att gälla nytillverkade tankar och EIGA hoppas att Joint-mötet kan anta samma övergångsbestämmelse då det inte har någon betydelse för säkerheten.</p> <p><i>1.6.4.XX Portable tanks constructed before 1 January 2027 in accordance with the requirements in force up to 31 December 2024, but which do not, however, meet the requirements of 6.7.4.15.1 (i)(iv) applicable as from 1 January 2025 may continue to be used.</i></p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer förslaget.</p> <p>Resultat från Joint-mötet Förslaget antogs till RID/ADR 2025.</p>
2024/10	<p>Transporthandlingar: 5.4.1.1.3.1 särbestämmelse för avfall, tillägg av teknisk benämning (Finland) Syftet med dokumentet är att återspegla beslutet från mars 2007 och att förtydliga tillämpningen av bestämmelsen i 5.4.1.1.3.1.</p>

	<p>Enligt RID/ADR 3.1.2.8.1 ska den officiella transportbenämningen för samlingsbenämningar och N.O.S-benämningar, som tillordnats SP 274, enligt kolumn 6 i tabell A, kompletteras med den tekniska benämningen.</p> <p>Dessutom, för avfall, ska ordet AVFALL läggas till i enlighet med 5.4.1.1.3.1. Den sista meningen i 5.4.1.1.3.1, eftersom den är ett separat stycke i texten, ger intrycket att det tekniska namnet inte behöver läggas till för avfall.</p> <p>Texten lyder: <i>Den tekniska benämningen enligt kapitel 3.3, särbestämmelse 274, behöver inte anges.</i></p> <p>I själva verket lades den sista meningen till i samband med föregående stycke där avsikten var att endast ge dispens för avfall med okänd sammansättning klassificerat i i enlighet med 2.1.3.5.5. Finland föreslår ett förtydligande i sista stycket i 5.4.1.1.3.1 enligt:</p> <p><i>If the provision for waste as set out in 2.1.3.5.5 is applied, the technical name, as prescribed in Chapter 3.3, special provision 274, need not be added</i></p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer förslaget.</p> <p>Resultat från Joint-mötet Förslaget från Finland antogs till RID/ADR 2025.</p>
<p>2024/12</p>	<p>Förslag på ändring av kraven på märkning av gasflaskor med acetylen (EIGA)</p> <p>Efter 1 juli 2023 ska gasflaskor med acetylen märktas med totalvikten av den fyllda gasflaskan i enlighet med 6.2.2.7.3 (k) (iii) och (l) (iii).</p> <p>EIGA föreslår att totalvikten på den fyllda gasflaskan får ersättas med max fyllnadsvikt på acetylgasen om gasflaskan är märkt med "Tara S" enligt standard ISO 13769</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer förslaget.</p> <p>Resultat från Joint-mötet Förslaget antogs inte då mötet saknade en definition på "Tara S" i RID/ADR samt att vissa delegater efterlyste mer bakgrundsinformation till förslaget. EIGA kommer att se över förslaget och återkommer vid nästa Joint-möte.</p>
<p>2024/13</p> <p>INE23</p>	<p>Förslag på ändring av kraven på återfyllningsbara tryckkärl godkända av USA:s transportdepartement (EIGA)</p> <p>Import och export av gaser i tryckkärl som är godkända av USA:s transportdepartement är tillåtet enligt 1.1.4.7. I rubrikerna i 1.1.4.7.1 och 1.1.4.7.2 anges ordet "gaser" vilket antyder att import och export endast är tillåtet för tryckkärl som innehåller klass 2 ämnen. EIGA anser att 1.1.4.7 ska kunna tillämpas på alla ämnen i alla klasser som finns listade i tabellerna i P200 och ger 2 olika förslag på ändringar som skulle tillåta import och export av ämnen i fler klasser.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer ett klagörande, antingen enligt förslag 1 eller 2.</p> <p>Resultat från Joint-mötet</p>

	Förslaget i INF.23 antogs för RID/ADR 2027
2024/14	<p>1.2.1 Definition av ”closed vehicle” (Nederländerna) Nederländerna att tycker definition i kap. 1.2 för täckt fordon är otydlig och kan tolkas som att t.ex. en trailer med gardinsida får användas. De föreslår därför att förtydliga definitionen enligt följande:</p> <p><i>“Closed vehicle” means a vehicle having a body which totally encloses the contents by permanent structures with complete and rigid surfaces. A vehicle having a body with fabric sides or top are not considered a closed vehicle.”</i></p> <p>Ett likande förslag diskuterades på senaste WP.15-mötet och där ansåg man att det ska tas upp på jointmötet istället eftersom det även finns en definition för täckt vagn i RID</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige välkomnar ett förtydligande.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Joint-mötet gav stöd för ett förtydligande i ADR men ansåg att man måste se över om en eventuell övergångsperiod är nödvändig för befintliga fordon samt utreda om en ändring av definitionen innebär några konsekvensändringar. Nederländerna informerade om att man avser att skicka in ett uppdaterat förslag till WP.15 mötet.</p>
2024/17 INF.6	<p>Förslag om ändring av P200 i 4.1.4.1 för att tillåta 15 års kontrollintervall på gasflaskor tillverkade enligt EN14140 (Liquid Gas Europé) Liquid Gas Europé föreslår att lägga till standard EN 14140 i P200 (12) (1.3) för att göra det möjligt att öka kontrollintervallet till 15 år på gasolflaskor tillverkade efter 2015 enligt standard EN 14140. I inf.6 finns det mer information till varför Liquid Gas Europé anser att det är säkert att göra denna ändring.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige bedömer att det behövs mer information kring varför ett förlängt kontrollintervall är rimligt innan stöd kan ges.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget i 2024/17 antogs av Joint-mötet för RID/ADR 2027.</p>
2024/19 INF.22	<p>Förslag om ny särbestämmelse för gasflaskor tillverkade enligt EN 17339 (ECMA) ECMA föreslår en ny särbestämmelse som tillåter att gasflaskor och storflaskor hellindade med kolfibermaterial för väte tillverkade enligt EN 17339 och batterifordon/vagnar samt MEG-containerer vars element är tillverkade enligt EN 17339 och är fyllda upp till max 20 bar med UN 1002, UN 1066 eller UN 1956 ska få transporteras till montering, underhåll eller bortförskaffande enligt villkoren i särbestämmelsen.</p> <p>Frankrike (INF.22) välkomnar förslaget men lyfter samtidigt ett antal frågor där man önskar synpunkter från andra medlemsländer.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer Frankrikes önskan om ytterligare information och diskussion för att ta ställning i frågan.</p>

	<p><u>Resultat från Joint-mötet</u></p> <p>Förslaget antogs inte då mötet ansåg att man behöver tydligare ange vilka bestämmelser som inte behövs följas och bättre motivera varför föreslagen särbestämmelse är nödvändig. ECMA planerar att återkomma med ett uppdaterat förslag till nästa Joint-möte.</p>
<u>2024/20</u>	<p>Förslag om ny särbestämmelse för gasflaskor tillverkade enligt teknisk norm som godkänts av behörig myndighet (ECMA)</p> <p>ECMA föreslår en ny särbestämmelse som tillåter att gasflaskor av kompositmaterial tillverkade enligt en teknisk norm som godkänts av behörig myndighet och är fyllda upp till max 20 bar med UN 1002, UN 1066 eller UN 1956 ska få transporteras till montering, underhåll eller bortförskaffande enligt villkoren i särbestämmelsen.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Sverige önskar mer information och fortsatt diskussion innan ställningstagande.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u></p> <p>Joint-mötet gav ett visst stöd för förslaget men ansåg att förslaget är för öppet skrivet och det måste bli tydligare vilken typ av gasflaskor som berörs. ECMA planerar att återkomma med ett uppdaterat förslag till nästa Joint-möte.</p>
<u>2024/22</u>	<p>Transport av animalt material innehållande smittförande ämnen, UN 3373 (Sverige)</p> <p>Vid transport av smittförande kadaver i kategori B, UN 3373 är det inte tillåtet att transportera enligt bulkkoden VC3. För UN 3291 smittförande avfall, ospecificerat n.o.s (kategori B) är bulkkoden VC3 tilldelad. Sverige föreslår att VC3 tilldelas UN 3373 och vill höra jointmötets synpunkter om att införa VC3 för animalt material klassificerat som UN 2814 eller UN 2900 samt införa möjligheten att transportera UN 3549 i bulk.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Sveriges förslag.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u></p> <p>Förslaget antogs av Joint-mötet för införande i RID/ADR 2027. Sverige informerade att man kommer arbeta vidare på ett nytt förslag gällande bulktransport av UN 2814, UN 2900 samt UN 3549.</p>
<u>2024/24</u>	<p>Rättelse av översättningen av den engelska termen "load compartments" i den franska och tyska versionen (Schweiz)</p> <p>Schweiz har uppmärksammat att det engelska uttrycket "<i>load compartments</i>" översätts på två olika sätt i den franska utgåvan. Schweiz har vid förra subkommittémötet skickat in ett förslag (INF.38), som antogs, för att få en enhetlig översättning. Den föreslagna översättningen som antogs vid subkommittén är "<i>compartiment de chargement</i>". Schweiz har även observera samma brist i den tyska utgåvan, där endast termen "<i>Ladeabteil</i>" bör behållas.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Berör inte den svenska utgåvan.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u></p>

	Förslaget antogs till RID/ADR 2025.
INF.9	<p>Brandbeständighet hos de orangefärgade skyltarna (Tyskland)</p> <p>De orangefärgade skyltarna får inte lossna från sin infästning vid 15 minuters omvälvande brand. Tyskland anser att det bör förtydligas att materialet som skylten är tillverkad av även ska klara brandkravet för att kunna uppnå att farlighetsnummer och UN-nummer ska förbli läsliga efter brand enligt kraven i 5.3.2.2.2. Tyskland föreslår att det tredje meningen i 5.3.2.2.1 ändras till:</p> <p><i>“The material and the mount of the plate shall withstand 15 minutes’ engulfment in fire.”</i></p> <p>Samt att motsvarande ändring görs i andra meningen i 6.8.3.2.9.6.5. enligt förslaget.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</p> <p>Sverige stödjer principen att skylten ska vara brandbeständig men ser svårigheter med det tekniska utförandet och att dagens krav är tillräckliga.</p> <p>Resultat från Joint-mötet</p> <p>Tyskland bad de medlemsländer som kommenterade förslaget att återkomma med skriftliga och förtydligade synpunkter för att sedan eventuellt återkomma med ett uppdaterat förslag till kommande Joint-möte.</p>
INF.11 INF.25 INF.30	<p>Användning av IBC:er vid högre koncentration av UN 2672 ammoniaklösning (Storbritannien)</p> <p>Vid jointmötet som hölls i mars 2023 så föreslog Storbritannien i dokument 2023/18 att en ny särbestämmelse för UN 2672, ammoniaklösning införs med syfte att göra det tillåtet att använda IBC enligt förpackningsinstruktion IBCO3 trots att de inte uppfyller kravet i 4.1.1.10. Där anges att IBC-behållare som är avsedda för transport av vätskor inte får användas för transport av vätskor med ett ångtryck över 110 kPa (1,1 bar) vid 50 °C. Förslaget antogs inte av jointmötet då man ansåg att det inte är säkert att använda en IBC som inte uppfyller kraven i förpackningsinstruktionen. Storbritannien återkommer nu med inf.11 med svar på de synpunkter som jointmötet hade på deras förslag vid mötet i mars 2023 samt föreslår att en informell arbetsgrupp diskuterar förslaget i dokument 2023/18 under vårens jointmöte.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</p> <p>Sverige avvaktar diskussionen och önskar mer information.</p> <p>Resultat från Joint-mötet</p> <p>Joint-mötet rekommenderade att detta diskuteras på FN:s subkommittémöte eftersom bestämmelserna har sitt ursprung därifrån. Inför fortsatt arbete gällande användandet av IBC:er med högre koncentration av UN 2672 ammoniaklösning så söker Storbritannien svar på frågorna i INF.30 och önskar svar på frågorna innan slutet av maj.</p>
INF.12	Ändring av termen "tons" till "tonnes" för den engelska utgåvan texten i 1.2.2.1 (Storbritannien)

	<p>Storbritannien föreslår att "ton" ändras till "tonne" i definitionerna i 1.2.2.1 eftersom den korrekta enheten i engelskan för 1 000 kg är antingen "tonne" eller "metric ton".</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Berör inte svenska utgåvan.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget antogs.</p>
<u>INF.20</u>	<p>Märkning av LPG-gasflaskor enligt 6.2.3.9.4 (Liquid Gas Europé) Gasflaskor innehållande UN 1965 kolvätegasblandning, kondenserad, n.o.s behöver inte märkas med gasflaskans vikt eller med identifikation av flaskgöngan enligt 6.2.3.9.4 i RID/ADR. Liquid Gas Europé vill höra jointmötets synpunkter på om denna märkning även kan undantas för UN 1011 Butan, UN 1075 Petroleumgaser, kondenserade och 1978 Propan då många länder utanför Europa transporterar gasol under dessa UN nr.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige anser att förslaget är rimligt men avvaktar diskussionen på mötet.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Joint-mötet gav ett visst stöd för förslaget men undrade varför UN 1965 inte kan användas. Liquid Gas Europé planerar att återkomma vid nästa Joint-möte med mer bakgrundsinformation till förslaget.</p>
6. Rapporter från informella arbetsgrupper (Reports of informal working groups)	
<u>INF.4</u>	<p>Rapport från den internationella arbetsgruppen för kontrollintervall för batterifordon som fylls enligt P200 (EIGA) Vid det senaste Joint-mötet i september 2023 ombads EIGA att starta upp en internationell arbetsgrupp för att vidareutveckla ett dokument om förlängning av kontrollintervallet till 15 år för batterifordon. Arbetsgruppen träffades 23 november, där både medlemsländer till ADR och olika branscher deltog och flera konstruktiva kommentarer framkom. EIGA begränsar arbetet att gälla sömlösa gasflaskor i stål, typ 1 och rör för helium och komprimerad vätgas. Dokumentet kommer att täcka konstruktion och användning av elementen i batterifordon, ventiler och rör och fordonschassit. Även detaljer för cylindrar och rör kommer att övervägas i arbetet. Kontroll av läckage, renhetsk kontroll av gas och ramkonstruktion för att hålla elementen kommer också att beskrivas. EIGA avser att ta fram ett officiellt dokument till Joint-mötet under 2024.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer arbetsgruppens pågående arbete.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Mötet välkomnade rapporten och arbetet i arbetsgruppen. EIGA avser att återkomma med ett officiellt förslag till kommande Joint-möte.</p>
<u>2024/23</u> <u>INF.7</u>	<p>Rapport från det tredje och fjärde mötet från den informella arbetsgruppen för e-learning (IRU) Den 14 november och 12 december 2023 har den informella arbetsgruppen för e-learning haft två möten på distans.</p>

<p><u>INF.29.Rev.1</u></p>	<p>Vid de tidigare mötena enades deltagarna om att tillämpa e-learning som ett utbildningsalternativ men endast för repetitionsutbildningen.</p> <p>Förslaget var att göra ett tillägg i 8.2.2.5 i form av en ny paragraf. Vid det tredje mötet föreslog deltagare att förtydliga vad som menas med e-learning för att göra en tydlig avskiljning från distansutbildning där en lärare deltar online. Några deltagare var inte överens om att reglera detaljerna delen för e-learning i utbildningen med begränsningen till högst 50 % av hela kursens längd. Många deltagare begärde dock att reglera det i detalj.</p> <p>Till det fjärde mötet skickade Sverige och Danmark in kommentarer där man önskade en definition för såväl e-learning som distansutbildning. Tyskland skapade en ny version av diskussionsunderlaget som innehöll de senaste ändringarna. Dokumentet skickades till deltagarna via mail som uppmanades att skicka skriftliga kommentarer till arbetsgruppens femte möte i januari. Den senaste versionen av diskussionsunderlaget återfinns i INF.7. Resultatet från det femte mötet kommer att publiceras som ett INF till Joint-mötet i mars.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer arbetsgruppens pågående arbete.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> IRU informerade från det pågående arbetet och under Joint-mötet hölls ett lunchmöte där ytterligare framsteg gjordes. Resultatet återspeglas i INF.29.Rev.1. IRU meddelade att nästa möte hålls 29 april och intresserade kan kontakta IRU eller den tyska delegationen.</p>
<p><u>INF.13</u></p>	<p><u>Information från den informella arbetsgruppens arbete för att minska risken för BLEVE vid transport av farligt gods (Spanien)</u></p> <p>De två huvudpunkter som den s.k. BLEVE-arbetsgruppen arbetat vidare med är dels tekniska krav för släcksystem i motorutrymmet, som krävs enligt 9.7.9.1 och dels kraven på termiskt skydd enligt 9.7.9.2. När det gäller släcksystem har arbetsgruppen samverkat med RISE, som i sin tur tagit fram tekniska krav för att vara anpassade för FL- och EX III-fordon. Kraven som RISE tagit fram är en vidareutveckling av deras tidigare arbete med släcksystem i bussar som är krav enligt R107.</p> <p>När det gäller termiskt skydd har arbetsgruppen ställt upp tre punkter som behöver mer tid för diskussion. Det är dels problem med att konstruera ett termiskt skydd vid främre axeln ur ett tekniskt perspektiv. Branschen önskar tydligare indikation på att skärmar av metall verkligen är nog för att uppfylla 9.7.9.2. Den sista punkten handlade om övervakningssystem för att mäta tryck och temperatur i däcken men ingen konsensus kunde nås. BLEVE-arbetsgruppen önskar återkoppling på det arbete som hittills gjorts och uppmantrar såväl fler intresserade inom WP.15 som Joint-mötet att delta i arbetsgruppen.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer arbetsgruppens pågående arbete.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Mötet informerades om det pågående arbetet och välkomnade gruppens initiativ att informera WP.15 och även konsultera WP.29 angående nya konstruktionskrav för släckutrustning i motorutrymmet samt termiska skärmar över däcken.</p>

<p>INF.27</p>	<p>Rapport från det åttonde mötet i den informella arbetsgruppen för transport av farligt avfall (FEAD) Information om arbetsgruppens möte och deras fortsatta arbete.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer arbetsgruppens pågående arbete.</p> <p>Resultat från Joint-mötet Endast information om arbetsgruppens arbete.</p>
<p>7. Olyckor och riskhantering (Accidents and risk management)</p>	
<p>2024/15</p>	<p>Rapport från mötet 23-24 oktober med att förbättra olycksrapportering vid transport av farligt gods (Frankrike) Vid Joint-mötet våren 2023 presenterade Frankrike status för det pågående arbetet i arbetsgruppen med att förbättra olycksrapportering. 23–24 oktober 2023 höll Frankrike det första mötet med arbetsgruppen och agendan innehöll totalt åtta punkter som återges i dokumentet. Frankrike höll en presentation om sitt olycksrapporteringssystem och ERA höll en presentation om CSM ASLP (Common Safety Methods for Assessing the Safety Level and the Safety Performance of Railway Operators at National and Union level) rapporteringssystem, som genomförs i uppdrag av EU-kommissionen. Frankrikes representant förklarade att kriterier som beskrivs i 1.8.5.3 bör förtydligas och även det ibland ologiska när det finns rapporteringsskyldighet vid transport enligt värdeberäknad mängd. Man enades om att en CSM ASLP-rapport ska vara som en del av en RID-rapport för att undvika dubbelrapportering och att det finns ett behov av att säkerställa att de kriterier som används i de två rapporterna är densamma (t.ex. definition av en händelse). För att skapa kopplingen mellan CSM ASLP och RID-rapporten bör en anmärkning läggas in i RID. ERA bekräftade att systemet för informationsdelning ska utvecklas i enlighet med CSM ASLP och kommer att vara kompatibel med reglerna för dataskydd och ta hänsyn till anonymitet. Arbetsgruppen enades om att diskussionen om ändringarna i 1.8.5.1 och 1.8.5.2, att införa en långsiktig och kortsiktig rapport, samt utformningen av själva rapporten i 1.8.5.4, var långt framskridna och kan vara grunden till ändringsförslag vid nästa Joint-möte. Frankrike antog att utarbeta ett officiellt dokument. Angående rapporteringskriterierna i 1.8.5.3 ansåg man att diskussionen behövde mer tid och det inte var aktuellt än att skicka in ett officiellt förslag till ändring.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer arbetsgruppens pågående arbete.</p> <p>Resultat från Joint-mötet Flera länder uttryckte bl.a. oro över den korta rapporteringstiden (72 timmar) som de ansåg utmanande. Andra gav stöd till användningen av check-boxar i formuläret. Se 2024/16 för fler kommentarer.</p>
<p>2024/16</p> <p>INF.19</p>	<p>Förbättring av olycksrapporteringssystem kopplat till transport av farligt gods (ändringar av 1.8.5.1, 1.8.5.2 och 1.8.5.4) (Frankrike) Förslag till ändring av 1.8.5.1, 1.8.5.2 och 1.8.5.4 som diskuterats i den informella arbetsgruppen i Paris, 23-24 oktober 2023. Det är</p>

	<p>föreslagit att införa en mer detaljerad och fullständig modell för olycksrapportering och för att definiera en tvåstegsprocess för att skicka rapport (kort och lång sikt).</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige ser svårigheter med att ta fram en första rapport inom 72 timmar och de detaljer som efterfrågas i den.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> De framkom flera synpunkter och förslaget i sin helhet fick begränsat stöd i sin nuvarande form. Bland kommentarerna fanns en oro för att skapa nationella databaser och på vilket sätt all data ska kunna användas. Det framkom även synpunkter på harmonisering mellan de olika transportslagen. Frankrike uppmanade att skicka in skriftliga kommentarer för att kunna komma tillbaka med ett uppdaterat förslag till kommande möte.</p>
8. FN:s agenda 2030 för hållbar utveckling (United Nations 2030 Agenda for sustainable development)	
	Sekretariatet uppmanade delegaterna att ange information om kopplingen till FN:s mål för hållbar utveckling i framtida förslag.
9. Kommande arbete (Future work)	
	Nästa Joint-möte kommer att hållas i Geneve 9-13 september 2024. Senast 14 juni kan officiella dokument skickas in till sekretariatet.
10. Övriga frågor (Any other business)	
	Avtackning skedde av Alfons Hoffmann (Tyskland), Claude Despont (Schweiz) och Christine Barrio-Champeau (Sekretariatet) som går i pension.
11. Antagande av rapporten (Adoption of the report)	
	Rapporten antogs