



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 19–27 september

Officiell rapport från Joint Meeting of the RID Committee of Experts and the Working Party on the Transport of Dangerous Goods, den 19–27 september 2023 i Geneve publiceras inom några veckor på [FN:s webbplats](#)

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

Följande nationer deltog:

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

Dessutom deltog representanter från EU-kommissionen samt cirka 20 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)	
1/169 1/169/Add.1	Agenda för mötet Tidtabell för mötet
INF.1	Lista över dokument
INF.2	
INF.3-rev 1	Lista över dokument under varje agendapunkt
2. Tankar (Tanks)	
2023/26 INF.10 INF.11	Förtydligande av bestämmelserna om hålltiden för tanktransport med kylta kondenserade gaser (UIC) Frågan togs senast upp vid Joint-mötet i mars 2022. Där framkom att det kan vara svårt att avgöra hålltiden då endast en mindre mängd gas finns kvar i en tömd ej rengjord tank. EIGA och UIC har därefter haft gemensamt möte för att diskutera frågan vidare.

	<p>UIC och EIGA var överens om att det finns ett problem, särskilt vid rester av kyld kondenserad gas och att detta främst beror på att resttrycket i tankar inte sänks tillräckligt vid tomma transporter. Detta kan leda till att säkerhetsventiler öppnas oönskat. Transporter på järnvägen drabbas hårdast då det kan leda till avstängningar av spår och insatser från räddningstjänst. På vägtransporter sker inte detta problem eftersom chauffören har enklare att kontrollera och sänka trycket. Incidenter sker oftast vid transport av UN 1951, UN 1977 samt UN 2187. För att förhindra detta har EIGA utvecklat sin vägledning "<i>Methods to prevent the premature activation of relief devices on transport tanks</i>".</p> <p>UIC föreslår tillägg under 4.3.3.6 i RID/ADR, högra kolumnen samt en ny fotnot med hänvisning till EIGA´s ovan nämnda vägledning. Samma ändring föreslås också för UN-tankar under 4.2.3.8 och att det tydligt framgår att det är avsändarens ansvar att undvika en för tidig aktivering av säkerhetsventiler.</p> <p>I INF.10 ger Nederländerna fyra förslag till fortsatt arbete i tankarbetsgruppen som baseras på diskussioner mellan experter i Nederländerna, där även EIGA var inbjudna. INF.11 visar resultatet av diskussionen som kan sammanfattas med att beräkning av hålltiden är möjlig i idealiska förhållanden men är svårt att kalkylera i praktiken. Detta beroende på ett stort antal faktorer, information och kompetens att beräkna en sådan komplex kalkyl. Det anses också finnas skillnader mellan väg och järnvägstransport.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige avvaktar presentation och efterföljande diskussion innan vi tar ställning till förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslag 2023/26 fick principiellt stöd och man enades om att avsändaren är den som är ansvarig att iordningsställa cisternvagnar och tankcontainrar på ett sätt att inte tryckavlastningsanordningar oavsiktligt aktiveras under transport. Efter en längre diskussion och arbete med ny text enades man om att formulera om 4.3.3.5 och 4.3.3.6 för att förtydliga kraven särskilt för kylda kondenserade gaser.</p>
<p><u>2023/27</u></p>	<p>Transport av livsmedel, konsumtionsvaror och djurfoder i tankar som används för farligt gods (Nederländerna)</p> <p>4.3.2.1.6 anger att <i>livsmedel får transporteras i tankar som använts för farliga ämnen, endast om nödvändiga åtgärder vidtagits för att förhindra hälsorisker</i>. Nederländerna anser att det inte är tydligt vilka åtgärder som avses och det öppnar upp för olika tolkning i medlemsländerna. Ämnen med särbestämmelse TU15 anger också att <i>tankar få inte användas för transport av livsmedel, konsumtionsvaror eller djurfoder</i>. Nederländerna anser att det är tveksamt om alla tankanvändare, vid lastning av livsmedel är medvetna om bestämmelse TU15 då detta inte anges på tankskylten eller ADR-certifikatet. Nederländerna ställer tre frågor där man önskar Joint-mötets åsikt.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vilka "nödvändiga åtgärder" vidtas för att tillåta transport av livsmedel in tankar som tidigare har transporterat farligt gods? 2. Är det så att 4.3.2.1.6 hänvisar till alla livsmedel eller endast de som är i ansvarsområdet i transportförordningen och klassas som farlig? 3. Omfattar bestämmelserna i 4.3.2.1.6 och TU15 av ADR/RID om livsmedel transporterats i tankar som tidigare innehållit farligt gods? <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige ställer sig tveksamma till att bestämmelser om livsmedel, konsumtionsvaror och djurfoder ska regleras i RID/ADR då detta bör framgå i lagstiftning om livsmedel. Om det</p>

	<p>inte transporteras farligt gods så letar chauffören inte efter bestämmelser i regelverk om farligt gods.</p> <p>Resultat från Joint-mötet</p> <p>Joint-mötet bekräftade att EU-förordning 852/2004 förbjuder användning av behållare, kärl eller tankar för annat än livsmedel, djurfoder eller konsumtionsvaror. Det noterades dock att det i RID/ADR/ADN inte är förbjudet att transportera sådana livsmedel i behållare eller IBC som tidigare använts för farligt gods och att en harmonisering är nödvändig för att gälla länder utanför EU. Nederländerna avser återkomma med ett förslag till kommande möte med de kommentarer som framkom under mötet.</p>
<p>2023/28</p>	<p>Undantag från ackreditering då behörig myndighet utför kontroller (Nederländerna)</p> <p>Sista meningen i 1.8.6.2.1 introducerades för att undanta behörig myndighet från att vara ackrediterade medan 1.8.6.3.1 ska tillämpas. 1.8.6.3.1 ger de allmänna kraven som ska följas vid ackreditering och som ska uppfylla minst samma organisationsnivå som ett ackrediterat kontrollorgan. Sista meningen i 1.8.6.3.1 lyder dock att ”<i>Kontrollorganet ska även ackrediteras enligt standard EN ISO/IEC 17020:2012 (utom avsnitt 8.1.3).</i>” Detta får som följd att behörig myndighet som utför kontrolluppgifter måste vara ackrediterade, vilket inte är fallet enligt 1.8.6.2.1.</p> <p>Nederländerna föreslår att stryka sista meningen i 1.8.6.3.1 eftersom det inte har betydelse på den obligatoriska ackreditering av kontrollorgan som godkänts av behörig myndighet då det redan krävs genom avsnitt 1.8.6.2.1.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</p> <p>Sverige anser inte att Nederländernas tolkning av 1.8.6.2.1 stämmer som det är skrivet idag och att det är tveksamt om behörig myndighet som utför kontroller själva ska vara undantagna ackreditering.</p> <p>Resultat från Joint-mötet</p> <p>Det beslutades att inte ta bort den sista meningen i 1.8.6.3.1 men att ändra den så att den indikerar att de punkter som anges i 1.8.6.3.1 anses vara uppfyllda om standarden följs. De flesta experter ansåg att en teknisk enhet inom en behörig myndighet bör vara ackrediterade (förutom utfärdande av typgodkännande enligt 1.8.6.1) om de utför kontrolluppgifter. Det framkom flertalet synpunkter på den föreslagna skrivningsändringen och frågan kommer diskuteras vidare vid kommande Joint-möte.</p>
<p>2023/29</p> <p>Förslag 1</p> <p>Förslag 2</p>	<p>Förtydligande av tillämpningen av 6.8.2.2 till 6.8.3.2 (Nederländerna)</p> <p>Nederländerna anser det lämpligt att förtydliga tillämpningen av 6.8.2.2 till 6.8.3.2 i RID/ADR. I kolumn 3 i tabellen under 6.8.2.6.1 finns standard 12252 som endast refererar till 6.8.3.2 som gäller utrustningsdetaljer. Man kan då få intrycket att 6.8.2.2 inte ska tillämpas, vilket inte är fallet. I sista meningen under 6.8.1.3 finns förvisso en förklaring hur 6.8.2 ska läsas men det är inte tydligt med referensen i standarden under 6.8.2.6.1. Nederländerna föreslår en anmärkning i 6.8.3 samt en ändring i kolumn 3 för standard 12252 för att undvika olika tolkning.</p> <p>Under 6.8.3 föreslår man följande anmärkning:</p> <p><i>“NOTE: The special requirements of section 6.8.3 supplement or modify the requirements of section 6.8.2.”</i></p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</p>

	<p>Sverige stödjer ett förtydligande.</p> <p>Resultat från Joint-mötet</p> <p>Förslag 1 fick inget stöd då samma skrivning bör införas i flera kapitel för att vara konsekvent. Mötet ansåg att det framgår i 6.8.1.3 vilka kapitel som modifierar andra. I förslag 2 antogs delvis där man lägger till referens till avsnitt 6.8.2.2 i kolumn 3 för standard EN 12252:2005 + A1:2008 och EN 12972:2018.</p>
<p>2023/30</p>	<p>Skyldigheter för interna kontrolltjänster (Nederländerna)</p> <p>I avsnitt 1.8.6 i RID/ADR anges skyldigheter för behöriga myndigheter och kontrollorgan. Interna kontrolltjänster har ett eget ansvar som liknar kontrollorganens men med ett begränsat tillämpningsområde enligt 6.2.2.12, 6.2.3.6.1, 6.8.1.5.3(b) och 6.8.1.5.4. Kontrollorganet kan endast hållas ansvarig för övervakningen av den interna kontrolltjänsten men inte för varje enskild kontroll den utför. Nederländerna förslår ett nytt delavsnitt (1.8.6.4.1) för att tydliggöra den interna kontrolltjänstens skyldigheter och föreslår även att stryka 1.8.7.7.1 som är en återgivning att den förslagna texten i 1.8.6.4.1.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</p> <p>Sverige anser att det bör till ett förtydligande och mer information om interna kontrolltjänsters skyldigheter och stödjer förslaget.</p> <p>Resultat från Joint-mötet</p> <p>Förslaget antogs inte men däremot ett mindre förtydligande i 1.8.6.1 samt rubriken i 1.8.7.7.</p>
<p>2023/33</p>	<p>RID/ADR 6.8.3.6 – Krav för batterivagnar/ batterifordon och MEGC som är konstruerade, tillverkade, kontrollerade och provade enligt refererade standarder (EIGA/ECMA)</p> <p>Standard EN ISO 23826:2021 är sedan 2023 års utgåva publicerad och refererad i RID/ADR (särskilt i 6.8.3.6). Det är därmed tillåtet att använda kulventiler på batterifordon/batterivagnar och MEG-containerar men det saknas referens till standard EN ISO 23826:2021 från EN 13807:2017. För tydlighetens skull behövs en referens i RID/ADR till denna standard för att förtydliga att det är tillåtet med användning av kulventiler för batterifordon/batterivagnar och MEG-containerer. Standard EN 13807 kommer snart att revideras, bland annat med kulventiler som alternativ till cylinderventiler men denna revidering kommer att kräva mer tid innan den kan refereras och tillämpas i RID/ADR. För att förtydliga att kulventiler kan användas föreslår EIGA och ECMA att lägga till en anmärkning under 6.8.3.6 under kortare period till den nya revideringen är klar och införd.</p> <p><i>"NOTE: For non-oxidizing and non-toxic gases, cylinder valves according to standard EN ISO 10297 as required in clauses 4.4.1 and 4.6.1 may be replaced by ball valves according to EN ISO 23826:2021."</i></p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</p> <p>Sverige avvaktar presentation och efterföljande diskussion innan vi tar ställning till förslaget som även hör ihop med dokument 2023/52 från Frankrike.</p> <p>Resultat från Joint-mötet</p>

	<p>Det beslutades att stödja förslaget från standardarbetsgruppen. Förslaget innebär att lägga till en anmärkning som avser att klargöra situationen tills EN 13807 är reviderad och kommer att införliva EN ISO 23826.</p>
<p>2023/52</p>	<p>Ventiler som kan monteras på batterivagnar/batterifordon eller MEGC i enlighet med standarder som är specificerade i RID/ADR 6.8.3.6 (Frankrike)</p> <p>I 6.8.3.6 refereras det till standard EN 13807 för batterifordon och MEGC och EN ISO 23826 för kulventiler.</p> <p>EN 13807:2017 tillåter användning av ventiler i enlighet med EN ISO 10297 på tryckkärl men refererar inte till EN ISO 23826:2021. Frankrike lyfter upp omfattningen av de olika standarderna. Nämligen att EN ISO 10297 omfattar ventiler monterade direkt på tryckkärl och</p> <p>EN ISO 23826 kompletterar EN 13807 och gäller för kulventiler installerade på rör. Frankrike anser också att 1.1.5 i RID/ADR ska tillämpas i detta fall om utvecklingstakten av två standarder inte är i fas med varandra. Frankrike anser vidare att ventiler som överensstämmer</p> <p>med EN ISO 23286 kan monteras på MEGC eller batterifordon som överensstämmer med kapitel 6.8 i RID/ADR. I dokumentet önskar man tankarbetsgruppens och även standardarbetsgruppens tolkning på användning av standarder för batterivagnar/batterifordon eller MEGC under kapitel 6.8.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Sverige avvaktar presentation och efterföljande diskussion innan vi tar ställning till förslaget som även hör ihop med dokument 2023/33 från EIGA/ECMA.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u></p> <p>Se resultat för 2023/33</p>
<p>2023/35</p> <p>INF.5</p>	<p>Märkning av högsta tillåtna arbetstryck (Belgien)</p> <p>6.8.2.5.1 anger att högsta tillåtna arbetstryck på tankar som fylls eller töms under tryck ska anges på den korrosionsbeständiga metallskylten eller på själva tanken. Vid kontroll på cisternvagnar som transporterar gas i klass 2 har man upptäckt att denna märkning saknas. Ytterligare undersökningar visade att olika tillverkare eller operatörer resonerar olika om varför märkningen av högsta tillåtna arbetstryck inte tillämpas. Några hävdade att det var omöjligt att kalkylera högsta tillåtna arbetstryck för komprimerade gaser p.g.a. driftstemperatur och partialtryck. Andra ansåg att Belgiens observation endast avsåg cisternvagnar med tankkod "P" och att dessa vagnar, till skillnad från andra typer av vagnar, står under konstant tryck även under transport och att då märkning inte är nödvändig.</p> <p>En möjlig tolkning kan komma från skrivningen i 6.8.3.5.4 där det framgår att märkningen krävs för kyllda kondenserade gaser och att det ger intrycket att bara gälla dessa gaser. För UN-tankar gäller i 6.7.2.20.1, 6.7.3.16.1 och 6.7.4.15.1 att märkningen krävs på tankar avsedda för transport av klass 1 och 3 till 9, icke kyllda gaser respektive kyllda gaser. Belgien anser att det behövs en samsyn och ett förtydligande för märkning av högsta tillåtna arbetstryck och ger två förslag på ändring av märkningskraven under 6.8.3.5.4.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Sverige anser att bestämmelserna om märkningen bör förtydligas eftersom det tolkas olika vid främst järnvägstransporter.</p>

	<p><u>Resultat från Joint-mötet</u></p> <p>Tankarbetsgruppen var eniga om att tankar för komprimerade, kondenserade eller lösta gaser inte kräver märkning av ett högsta arbetstryck på tankskylten. Istället för en ny anmärkning, som föreslogs i INF.5, antogs en ändring av sista meningen i 6.8.2.5.1. Det antogs också en mindre korrigerings i den engelska utgåvan under 4.3.3.2.4 som möjligen kunde bidra till misstolkning.</p>
<p>2023/37</p>	<p>6.8.1.5.1 och 6.8.1.5.4 – Avvikelse mellan ADR och RID 2023 (Belgien)</p> <p>Vid Joint-mötet i september 2021 antogs arbetet från arbetsgruppen för kontroll och certifiering av tankar (s.k. Londonarbetsgruppen). Vid samma möte antogs INF.48 från Frankrike där det framgår att första kontroll och typgodkännande av tankar ska göras av ett kontrollorgan i registreringslandet. Denna bestämmelse antogs endast att gälla ADR vilket innebär en avvikelse mot RID. Tankcontainrar är multimodal och kan användas både på väg och järnväg vilket innebär att skillnaden mellan regelverken ställer till problem. Godkännande och kontroll av en tankcontainer gäller för både ADR och RID och Belgien anser att reglerna måste vara desamma. De föreslår att antingen begränsa de nuvarande möjligheterna i RID eller utvidga dem under ADR för att återgå till den situation som rådde före ADR 2023. I ADR 6.8.1.5.1 och 6.8.1.5.4 föreslås att ta bort anmärkningen i högra kolumnen, alternativt lägga till samma anmärkning i RID under 6.8.1.5.1 och 6.8.1.5.4, högra kolumnen.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer alternativ 1 i förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u></p> <p>Förslaget diskuterades i tankarbetsgruppen men då det inte var av teknisk karaktär beslutades att låta plenum avgöra. Det noterades att avsikten med anmärkningen i ADR var användning av tankcontainrar som permanent transporteras på väg. Belgien avser att skicka in ett nytt dokument till det kommande mötet med WP.15 i november för fortsatt diskussion.</p>
<p>2023/46</p> <p>INF.12</p> <p>INF.24</p> <p>INF.29</p>	<p>Avskaffande av dubbla godkännande av tankar under kapitel 6.7 och 6.8 i RID/ADR (Frankrike)</p> <p>Under mötet med tankarbetsgruppen på Joint-mötet i mars 2023 diskuterades problematiken med att ha dubbla godkännanden på tankar som gäller både kapitel 6.7 och 6.8. Bl.a. såg man svårigheter med godkännande, godkännandenummer, kontroll, användning, märkning och identifiering av tanktyp. Frankrike anser att möjligheten med dubbla godkännanden bör tas bort. Förutom att lösa de problem som diskuterades i samband med att ta bort dubbla godkännanden, anser Frankrike att det är nödvändigt att tillhandahålla en mekanism som gör det möjligt för operatörer att fortsätta använda UN-tankar när de enbart används för landtransport enligt RID/ADR, under likvärdiga säkerhetsförhållanden till de som gäller för tankcontainrar. Man föreslår att införa en UN-tankinstruktionskod för utrustning, enligt kapitel 6.8 i tabell A (kolumn 10). Denna skulle likna den för tunnelrestriktionskoder. Alternativt dela kolumn 10 i två delar. Frankrike föreslår också ett tillägg under titeln under kapitel 6.7:</p> <p><i>“A portable tank complying with Chapter 6.7 cannot be approved in accordance with Chapter 6.8.”</i></p>

	<p>Även under titeln för kapitel 6.8: <i>“A portable tank complying with Chapter 6.8 cannot be approved in accordance with Chapter 6.7.”</i></p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige håller med om att det kan finnas svårigheter att hålla isär märkningar, godkännande, användning etc. för tankar med dubbla godkännanden men enligt EU-kommissionen finns det inte laglig grund att ta bort ett tidigare Pi-godkännande som är godkända enligt 1999/36/EG.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> De olika dokumenten diskuterades under lång tid och de framkom både problem med att behålla dubbla godkännanden men också det faktum att dessa tankar haft dubbla godkännanden under många år. Förslaget från Frankrike antogs inte och tankarbetsgruppen enades om att mer arbete krävs i frågan innan ett beslut kan tas. ITCO erbjöd sig att anordna ett mellansessionsmöte för att identifiera alla frågor och konsekvenser som kan uppstå av en så komplex förändring.</p>
<p>2023/53</p>	<p>Terminologi som används i 6.8.2.5.2 i RID/ADR avseende Märkning (Frankrike) Märkning som ska anges på den korrosionsbeständiga tankskylten anges i 6.8.2.5.1 och kallas ofta tillverkarens skylt. I 6.8.2.5.2 anges ytterligare information som ska finnas på tankfordonet eller cistervagnen, på själva tanken eller på skyltar. Inom järnvägen är det praxis att ange denna information på skyltar (litteraskylt). I den franska och tydligen den tyska och ryska versionen av RID/ADR används uttrycken “plaque” och “panneau” medan den engelska versionen använder ”plate” i båda fallen. I diskussioner mellan kontrollorgan har detta inneburit olika tolkning. Frankrike föreslår att ändra uttrycket i den engelska versionen enligt:</p> <p><i>In RID/ADR 6.8.2.5.2, replace “(on the tank itself or on plates)” with “(on the tank itself or on panels)”</i></p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget antogs</p>
<p>2023/54</p>	<p>Förtydligande av 4.3.4.2.1 i RID/ADR om temperaturen på den yttre ytan av en tank (Frankrike) 4.3.4.2.1 anger att <i>”om varma ämnen har lastats får inte temperaturen på utsidan av tanken eller värmeisoleringen överstiga 70 °C under transport.”</i> Denna bestämmelse kan innebära tolkningssvårigheter om temperaturen mäts på tankens övre del, nära öppningar. Frankrike föreslår därför att harmonisera bestämmelserna med 4.2.1.4 för UN-tankar och därmed göra en ändring i 4.3.4.2.1 enligt:</p> <p><i>“Where hot substances are loaded, the temperature of the outer surface of the tank, <u>excluding openings and their closures</u>, or of the thermal insulation shall not exceed 70 °C during carriage.”</i></p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u></p>

	<p>Förslaget antogs med en mindre korrigerings i 4.3.4.2.1. Detta då öppningar och förslutningar inte anses lättåtkomligt på tankskalet och att det är svårt för en person att nå och bränna att sig på. Detta område är också svårt att isolera.</p>
<p>INF.4</p>	<p>Öppningsbar skiljevägg (Tyskland)</p> <p>Tyskland har mottagit en ansökan om godkännande av en koffertformad tank på ett tankfordon enligt kapitel 6.8. Tankfordonet ska användas på och utanför ett flygplatsområde. Tanken har reducerad väggjocklek enligt 6.8.2.1.20 och har tre fack med en maximal volym på 15 000 liter per fack. Under godkännandeprocessen upptäcktes att tanken lastas och lossas genom en enda bottenventil i mittenfacket med öppna stoppventiler i botten på varje skiljevägg. Under transport är dessa stoppventiler stängda för att uppfylla volymkravet om max 15 000 liter per fack. Tyskland anser att en lösning med öppningsbara ventiler mellan facken finns beskrivet i varken ADR eller relevant standard. Konstruktionskravet att tanken ska ha en fackindelning gäller under hela transporten, inklusive lastning och lossning. Tyskland har identifierat tre punkter som de önskar diskutera:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tanken är en trefackstank men vid lastning och lossning är den en tank med ett fack eftersom den endast fylls med en enda ämne för att undvika blandning av ämnen. Är tanken enligt ADR en tank med ett eller tre fack? 2. Standard EN 14564:2019 definierar en skiljevägg som är hermetiskt tillsluten mellan intilliggande fack. Standarden ger inte möjlighet att ha öppning mellan facken i skiljeväggarna och bör en sådan lösning isåfall definieras? 3. Enligt 1.4.3.3 (f) ska fyllaren, efter att ha fyllt tanken, säkerställa att alla förslutningar är i stängt läge och att det inte finns något läckage. Detta är inte möjligt att kontrollera på avstängningsventilen i skiljeväggen. <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</p> <p>Sverige avvaktar presentation och efterföljande diskussion innan vi tar ställning till förslaget.</p> <p>Resultat från Joint-mötet</p> <p>Den beskrivna konstruktionen finns varken beskriven i föreskrifterna eller i standarder och tankarbetsgruppens åsikt var att denna konstruktion därmed inte är acceptabel. Det ansågs dock inte finnas någon säkerhetsrisk då denna tank endast är avsedd att transportera ett och samma ämne i hela tanken.</p>
<p>INF.7</p>	<p>Vattenbehållare i slamsugartankar (Tyskland)</p> <p>I Tyskland och troligtvis i andra länder, har slamsugartankar utrustats med en vattenbehållare som tilläggsutrustning.</p> <p>Vattenbehållare används särskilt i händelse av en olycka för rengöring och sköljning om det inte finns någon extern vattenförsörjning. Än så länge är inga incidenter relaterade till driften av vattenkammaren rapporterats. Behållaren drivs helt utan tryck och konstrueras och placeras enligt de skisserna i dokumentet. Antingen som en extern behållare på änden av tanken, som ett tankfack eller som en intern behållare.</p> <p>Beräkningar görs enligt standard EN 14025 eller EN 13445-3 för delar som inte kan beräknas enligt förstnämnda standard. Vid CEN´s tekniska kommitté 296, lade Tyskland fram ett förslag att inkludera krav i EN 14025 som ska uppfyllas av en intern</p>

	<p>vattenbehållare för att motstå tryck från exempelvis en explosion. Detta avvisades initialt på mötet då några experter ansåg att interna vattenbehållare inte uppfyller kapitel 6.10 i RID/ADR. Tyskland anser att den inre vattenkammaren uppfyller bestämmelserna och/eller standard EN 14025. Tyskland önskar att tankarbetsgruppen ska titta närmare på om en vattenbehållare i en slamsugartank uppfyller bestämmelserna och om motsvarande bestämmelser bör ingå i RID/ADR eller EN 14025.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige anser att det är bra att frågan diskuteras. På svenska slamsugartankar förekommer idag vattenbehållare som utrustning.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Arbetsgruppen bekräftade att alla tre konstruktioner som visas i dokumentet är tillåtna enligt föreskrifterna.</p>
<p><u>INF.18</u></p>	<p><u>Referens till EN 12972:2018 i 6.8.2.6.1 och 6.8.2.6.2 (Frankrike)</u> I RID/ADR 2023 gjordes ändringar i rubrik och tabell i 6.8.2.6.2. Ändring av rubriken tog inte hänsyn till ändringen som infördes i RID/ADR 2021 genom att lägga till hänvisning till EN 12972:2018 i tabellen under 6.8.2.6.1 som gäller typgodkännande. Att ha denna standard refererad i båda tabellerna kan leda till missförstånd med tanke på dess rubriker. <i>6.8.2.6.1 Konstruktion och tillverkning och 6.8.2.6.2 Typprovning, kontroll och provning.</i> Frankrike undrar om EN 12972:2018 endast ska refereras till i tabellen under 6.8.2.6.2 men vill höra tankarbetsgruppens åsikt.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige avvaktar diskussionen då detta inte är ett förslag att ta beslut om.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Tankarbetsgruppen höll med om Frankrikes tolkning.</p>
<p><u>INF.19</u></p>	<p><u>Kontroll av tankar vars sista datum för kontroll har passerat (Frankrike)</u> Efter långa diskussioner under tidigare Joint-möten beslutades det att ändra i 6.8.2.4.3 samt 4.3.2.3.7 för att klargöra kontrollintervall samt hur en tank får användas när datum för sista kontroll har passerats. Frankrike anser att om en tank inte genomgått mellanliggande kontroll inom givet intervall får den inte fyllas eller transporteras innan en ny mellanliggande kontroll genomförts. Alternativt kan en återkommande kontroll göras istället om det datumet ändå närmar sig. Trots detta förtydligande verkar det som att några länder systematiskt kräver en återkommande kontroll om man missat att genomföra den mellanliggande kontrollen av tanken. Frankrike önskar tankarbetsgruppens åsikt.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer Frankrikes tolkning av bestämmelserna.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Det bekräftades från tidigare diskussioner att om sista datum för en mellanliggande kontroll överskridits så krävs endast en mellanliggande kontroll. UIP åtog sig att klargöra detta med ett kommande dokument till nästa möte.</p>

<p>INF.20</p>	<p>6.8.2.5.1 i RID/ADR – Märkning på tankskylt med datum och typ av kontroll för senaste genomförda kontroll: ”månad, år” (Polen)</p> <p>Märkningskraven på tankskylten under 6.8.2.5.1 anger bl.a. att man ska märka upp med datum och typ av kontroll för senaste genomförda kontroll: ”månad, år”. Polen anser att det lätt kan missförstås om man märker år med två siffror istället för fyra. Polen ger två förslag till förtydligande där man föreslår att märkning på tankskylten ska anges "month/year (mm/yyyy)" eller "month/year (last two digits of the year)"</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget till förtydligande i alternativ 1.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget antogs inte.</p>
<p>INF.21</p>	<p>Önskan om synpunkter på avsnitt 5.8.3 i standard 12972 när det gäller täthetsprovning (Polen)</p> <p>6.8.2.6.2 handlar om <i>Typprovning, kontroll och provning</i> där det refereras 12972:2018 som är obligatorisk att tillämpa. Punkten 5.8.3 i 12972:2018 handlar om täthetsprovning där det också står:</p> <p><i>"Internal leakproofness of shut-off devices shall be tested at the leakproofness test pressure as well as at a pressure of not more than 0,2 bar."</i></p> <p>Polen anser att denna skrivning står i kontrast med bestämmelsen i 6.8.2.4.3 som anger att trycket vid provningen inte får understiga 0,2 bar, oavsett om man provtrycker med gas eller vätska. Polen anser att bestämmelse 1.1.5, som ger RID/ADR företräde, bör tillämpas och att standarden bör harmoniseras med RID/ADR.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer en fortsatt diskussion för att få en harmonisering och korrekt tolkning.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Mötet ansåg inte att en ändring i bestämmelserna var nödvändig.</p>
<p>INF.28</p>	<p>Maximalt arbetstryck på en tank med tankkod L4BH (Frankrike)</p> <p>Enligt 6.8.2.1.14 (d) ska tankar avsedda fr ämnen med en kokpunkt på högst 35 °C vara konstruerade för ett kalkyltryck på minst 4 bar. Enligt 6.8.2.2.8 ska en sådan tank ha en säkerhetsventil inställd på 3 bar.</p> <p>Enligt definitionen i 1.2.1 för högsta arbetstryck avseende tankar med säkerhetsventil (med eller utan sprängbleck) är högsta arbetstryck dock lika med det föreskrivna öppningstrycket hos dessa säkerhetsventiler.</p> <p>Frankrike vill höra mötets synpunkt om det är möjligt att godkänna tankar med tankkod L4BH med ett högsta arbetstryck mindre än 4 bar?</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sent inkommet dokument</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Det bekräftades att tankfordon var tillåtna med tankkod L4BH och ett arbetstryck lägre än 3 bar. I så fall bör en begränsning av tillåtna ämnen beaktas. På grund av det sena dokumentet behövs ytterligare diskussioner.</p>

3. Standarder (Standards)[2023/34](#)[INF.22](#)[INF.23](#)[INF.30](#)**Information om pågående arbete inom CEN (CEN)**

CEN informerar Joint-mötet om standardiseringsarbetet och om uppdaterad procedur för CEN konsulterna arbete vid nya eller uppdaterade standarder i RID/ADR. Standarder som är nya under arbete (new work items) är följande:

Reference	Title
EN ISO 17871:2020/prA1	Gas cylinders - Quick-release cylinder valves - Specification and type testing - Amendment 1

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 18119:2018/prA2	Gas cylinders - Seamless steel and seamless aluminium alloy gas cylinders and tubes – Periodic inspection and testing - Amendment 2 (ISO 18119:2018/DAM 2:2023)
EN ISO 10297	Gas cylinders – Cylinder valves – Specification and type testing
prEN 17339	Transportable gas cylinders - Fully wrapped carbon composite cylinders and tubes for hydrogen

Standarder vid Stage 3 och 4:

Reference	Title
EN ISO 11623:2023	Gas cylinders – Composite cylinders and tubes – Periodic inspection and testing
FprEN 14129	LPG Equipment and accessories - Pressure relief valves for LPG pressure vessels
EN 14432:2023	Tanks for the transport of dangerous goods - Tank equipment for the transport of liquid chemicals and liquefied gases - Product discharge and air inlet valves

EN 14334:2023	LPG equipment and accessories – Inspection and testing of LPG road tanker
EN 14433:2023	Tanks for the transport of dangerous goods - Tank equipment for the transport of liquid chemicals and liquefied gases - Foot valves
FprEN 14025	Tanks for the transport of dangerous goods - Metallic pressure tanks - Design and construction
FprEN ISO 21011	Cryogenic vessels - Valves for cryogenic service (ISO/FDIS 21011:2023)

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

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

Resultat från Joint-mötet:

Jointmötet noterade rapporten från arbetsgruppen för standarder, som träffades på distans den 29 augusti 2023, och behandlade de ändringar som föreslagits i dokument ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/34 och som ändrats av det informella dokumentet INF.23.

Vid presentation av det informella dokumentet INF.30 erbjöd sig representanten för CEN att lämna in ett officiellt dokument med en uppdaterad lista över standarder som ska refereras till i RID/ADR, för antagande vid nästa session i mars 2024.

4. Harmonisering med FN-rekommendationerna

2023/23
2023/23/Add.1

**Rapport från harmoniseringsarbetsgruppen +
Föreslagna ändringar enligt harmoniseringsarbetsgruppen (Sekretariatet)**

Under mötet diskuterades de ändringar som beslutades för den 23:e utgåvan av FN-rekommendationerna och om och hur dessa ändringar ska införas RID/ADR 2025. Särskilda ändringar som diskuterades mer ingående finns i rapporten från mötet (2023/23) och i dokument Add.1 presenteras ändringarna i detalj. Bland de ändringar som föreslogs kan exempelvis följande bestämmelser lyftas fram:

- Ett antal ändringar i särbestämmelserna i kapitel 3.3
- Ett antal nya UN-nummer med tillhörande bestämmelser, exempelvis gällande natriumjonbatterier

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Sverige stödjer harmoniseringsarbetet.

Resultat från Joint-mötet

Joint-mötet antog de föreslagna ändringar i 2023/23/Add.1, INF.9 och INF.16 med vissa mindre ändringar.

Förslaget om införande av ”metall, litiumjon och natriumjon” inom hakparentes i 2.1.5.2 antogs inte i avvaktan på ytterligare diskussion i FN-subkommitté. Dock införs en ändring genom att lägga till litium- och natriumjonbatterier i 2.2.9.2 under ämnen och föremål som inte är tillåtna för transport. För UN0514 antogs bara MP23, ej MP24, i tabell A kolumn 9b. I särbestämmelse 376 antogs ytterligare ändring genom att lägga till

	SKADADE/DEFEKTA NATRIUMJONBATTERIER”. Även några ytterligare ändringar i SP400 och 406 antogs efter påpekande från FN-subkommitten. Även förslaget i INF.9 antogs vilket ledde till att man inför en referens till SP 400 i 5.2.1.9.1
INF.9	<p>Referens till SP 400 i 5.2.1.9.1 (Spanien) Harmoniseringsarbetsgruppen beslutade vid senaste mötet att införa SP 400 gällande natriumjonbatterier. Spanien har upptäckt att man missat föra in en referens till SP 400 i 5.2.1.9.1 på likande sätt som det finns för SP 188.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige anser att SP 400 gällande kravet på märkning bör diskuteras på FN:s subkommittés möte först innan man inför en referens till SP 400 i 5.2.1.9.1 i RID/ADR.</p> <p>Resultat från Joint-mötet Dokumentet avhandlades under genomgången av 2023/23/Add.1 och antogs.</p>
INF.16	<p>Kommentarer på föreslagna ändringar i dokument 2023/23/Add.1 från harmoniseringsarbetsgruppen (Sekretariatet) Några förslag till ändringar i dokument 2023/23/Add.1 hölls inom hakparentes i väntan på resultat från FN:s subkommittés möte i juni och sekretariatet återkommer med ett förslag på hakparenteser i dokument 2023/23/Add.1 för att harmonisera med bestämmelserna i FN-rekommendationerna.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer harmoniseringsarbetet.</p> <p>Resultat från Joint-mötet Dokumentet avhandlades under genomgången av 2023/23/Add.1 och antogs med vissa mindre undantag.</p>
5. Förslag på ändringar i RID/ADR/ADN (Proposals for amendments)	
5 (a) Aktuella frågor (Pending issues)	
2023/24 INF.42 INF.42-rev.1	<p>Farligt gods i maskiner, apparater eller föremål – övergångsbestämmelser i RID/ADR 1.6.1.46 (Tyskland) Vid höstmötet av Joint-mötet 2017 beslutades av ta bort undantag 1.1.3.1 (b). Detta har ersatts av lämpliga bestämmelser för UN 3363 samt UN 3537 till UN 3548. Övergångsperioden i 1.6.1.46 som rör maskiner och utrustning, kopplade till undantaget, upphörde att gälla 31 december 2022. Bestämmelserna om transport av farligt gods i maskiner, apparater eller föremål orsakar svårigheter när de appliceras på använda sådana som innehåller rester som inte kan tas bort före den avsedda transporten. Tyskland föreslår att införa en särbestämmelse för UN 3363, 3537 - 3548 för att undanta transport av ovanstående för avfall, återvinning, reparation, inspektion eller underhåll och förutsatt att åtgärder har vidtagits för att förhindra läckage av innehåll under normala transportförhållanden.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer förslaget.</p> <p>Resultat från Joint-mötet</p>

	<p>Förslaget antogs inte. Tyskland erbjöd sig att jobba vidare på ett nytt förslag som känns mer långsiktigt till ARD/RID 2027 och kommer under tiden fortsätta med multilateralt avtal.</p>
<p>2023/41</p>	<p>Definitioner för konsolideringsbehållare och overpack (COSTHA) COSTHA föreslår en ny definition införs på ett samlingskärl som ska enligt förslaget underlätta hanteringen av godset i samband med transporten till slutkonsumenten. Exempelvis föreslås att kravet på märkning vid användning av overpack inte ska gälla för ett X antal förpackningar som transporteras i ett så kallat samlingskärl.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige är tveksamma till behovet att införa en ny typ av samlingskärl som troligen skulle orsaka problem vid tillsyn.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Några delegater uttryckte ett visst stöd för principen i förslaget men ansåg att det inte finns något behov att införa en definition på en ny typ av samlingskärl. Vidare ansåg Joint-mötet att förslaget i huvudsak enbart var baserat på ekonomiska fördelar och antogs inte. COSTHA kommer att se över sitt förslag och avser återkomma vid framtida Joint-möte.</p>
<p>2023/42</p> <p>INF.38</p>	<p>Kemisk kompatibilitet för plastförpackningar som innehåller flytande avfall (FEAD) Vid transport av avfall är den kemiska sammansättningen inte alltid känd och kan variera från dag till dag vilket gör att det är svårt att uppfylla kompatibilitetskraven för plastförpackningar. FEAD föreslår därför att en ny paragraf 4.1.1.21.7 införs så att de sex modellvätskorna enligt 6.1.6.1 ska användas för test av kemisk kompatibilitet hos plastförpackningar för transport av flytande avfall klassificerat enligt 2.1.3.5.5</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget i INF.38 antogs.</p>
<p>2023/43</p> <p>INF.25</p> <p>INF.39</p> <p>INF.39-rev.1</p>	<p>Transport av avfall i innerförpackningar förpackade i en Ytterförpackning (FEAD) Vid sammansatta förpackningar tillåts vissa variationer av inner- och ytterförpackningar enligt 4.1.1.5.1 och 6.1.5.1.7. Vid transport av avfall är det svårt att uppfylla dessa krav och FEAD återkommer nu med ett förslag som uppdateras efter synpunkter från vårens Joint-möte där ett tidigare förslag diskuterades. FEAD föreslår att vissa lättnader införs i en ny paragraf, 4.1.1.5.3, för mixade inner- och ytterförpackningar vid transport av avfall enligt förslaget.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Efter diskussion under en informell arbetsgrupp så justerades texterna och förslaget i INF.39-rev.1 antogs inom hakparentes för ytterligare granskning på nästa WP.15-möte och RID-möte i höst.</p>

<p>2023/44</p> <p>INF.36</p>	<p>Storetiketter för lastväxlarcontainrar (Frankrike)</p> <p>Frankrike återkommer med ett officiellt förslag med syfte att förtydliga att lastväxlarcontainrar ska anses vara bulkcontainer i kapitel 5.3</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer att detta förtydligas.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget i INF.36 antogs</p>
<p>2023/47</p> <p>INF.13</p>	<p>Hemleverans av dagligvaror (COSTHA)</p> <p>Denna fråga har diskuterats tidigare vid ett antal Joint-möten och återkommer med ett förslag som uppdaterats efter synpunkter från vårens Joint-möte. COSTHA föreslår att upp till 333 kg farligt gods ska få transporteras från distributionscentraler eller detaljhandeln till slutanvändare och som är förpackat enligt bestämmelserna om begränsad mängd ska undantas från bestämmelserna genom ett tillägg i 1.1.3.1.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer inte förslaget då det skulle tillåta för stora mängder och undantar kraven som normalt gäller vid värdeberäknad mängd.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Ett antal delegater ansåg att transporter från distributionscentraler eller detaljhandeln till slutanvändare kan lösas med de befintliga bestämmelserna om begränsad mängd. Det framkom även synpunkter att man tydligare bör identifiera vilka transporter som det uppstår problem vid och sedan försöka hitta en möjlig lösning för dessa transporter. COSTHA kommer se över sitt förslag och avser återkomma vid framtida Joint-möte.</p>
<p>2023/48</p>	<p>Förslag på ändring i 5.4.1.1.3.2 gällande uppgifter i transportdokumentet (Irland)</p> <p>Vid transport av avfall är det under vissa villkor tillåtet att uppskatta mängden lastat avfall enligt 5.4.1.1.3.2 . Irland föreslår ett förtydligande att det även ska vara tillåtet att uppskatta mängden för UN 3291 SMITTFÖRANDE AVFALL, OSPECIFICERAT, N.O.S. eller (BIO)MEDICINSKT AVFALL, N.O.S. eller FÖRESKRIFTSENLIGT MEDICINSKT AVFALL, N.O.S. som är förpackat enligt förpackningsinstruktion P621.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget i dokument 2023/48 antogs.</p>
<p>2023/49</p> <p>Inf.37</p>	<p>Bulktransport av tömda, ej rengjorda förpackningar enligt 7.3.1.1 (Frankrike)</p> <p>Tömda ej rengjorda förpackningar kan transporteras i bulk enligt 7.3.1.1 och enligt värdeberäknad mängd 1.1.3.6.3, transportkategori 4. Frankrike föreslår att i 7.3.1.1 ta bort meningen</p>

	<p><i>“Empty packagings, uncleaned, may be carried in bulk if this mode of carriage is not explicitly prohibited by other provisions of RID/ADR.”</i> då de anser att meningen skapar förvirring vilka regler som är tillämpliga vid transport av tömda, ej rengjorda förpackningar.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget i INF.37 antog efter mindre justering.</p>
<p>2023/50</p> <p>INF.40</p>	<p>Förtydligande av regler som gäller för storetiketter vid transport av bulk (Frankrike)</p> <p>I syfte att göra det tydligare när bestämmelserna i 5.3.1.4 ska tillämpas så föreslår Frankrike att rubriken i 5.3.1.4 ändras till:</p> <p><i>“5.3.1.4 Placarding of wagons/vehicles used for carriage in bulk, tank-wagons/tank-vehicles, battery-vehicles, MEMUs and wagons/vehicles with demountable tanks”.</i></p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige kan stödja förslaget men anser inte att ändringen är nödvändig.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget i INF.40 antogs.</p>
<p>2023/51</p> <p>INF.33</p> <p>INF.41</p> <p>INF.41-rev.1</p>	<p>Bulktransport av avfall som innehåller asbest, UN2590 och 2212 (Frankrike)</p> <p>Vid vårens Joint-möte så diskuterades ett förslag vars syfte är att införa bestämmelser för avfall som innehåller asbest (UN 2212 och UN 2590) men där det är svårt att uppfylla kraven i särbestämmelse 168.</p> <p>Nu återkommer Frankrike med ett uppdaterat förslag med bestämmelser för transport av avfall som innehåller asbest.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer principen i förslaget men anser att förslaget inte är redo att antas och behöver förbättras.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Efter diskussion vid en informell arbetsgrupp så justerades texterna och förslagen i punkt 8 och 10 till 13 i INF.41-rev.1 antogs av Joint-mötet.</p>
<p>INF.6</p>	<p>5.4.0.1 Transportdokument (IRU)</p> <p>Under vårens Joint-möte antogs ett tillägg inom hakparentes efter första meningen i 5.4.0.1 enligt:</p> <p><i>[“The information prescribed in this Chapter related to the dangerous goods carried shall be available during carriage in such a way that the goods per wagon/vehicle/vessel and the wagon/vehicle/vessel which is carrying them can be identified in the documentation.”]</i></p>

	<p>IRU anser detta tillägg ger en ökad administrativ börda och inte leder till någon ökad säkerhet och ger därför två olika förslag som alternativ till antaget text.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige kan stödja att en övergångsperiod införs men inte så lång period som föreslås i förslaget och att frågan om det ska vara olika krav på fysiska dokument som på elektroniska dokument bör diskuteras.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Joint-mötet antog alternativ 1 i INF.6 att ändringen av 5.4.0.1 ska göras i 5.4.0.2 stället som var ursprungligen förslaget av Frankrike: IRU har skickat in ett förslag (ECE/TRANS/WP.15/2023/10) till WP. 15 där man föreslår att denna ändring görs i ADR. Joint-mötet bjöd in RID-mötet att överväga likande ändringar i RID.</p>
<p>INF.8</p> <p>INF.44</p>	<p>Tillämpning av SP 376 för allvarligt skadade batterier (Belgien) Belgien föreslår ett tillägg i SP 376 i RID så att transport av allvarligt skadade batterier i alternativ förpackning och/eller transportvillkor som godkänts av behörig myndighet endast får ske med tillstånd från den behöriga myndigheterna i länderna som berörs av transporten.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige är tveksamma till förslaget då det kan innebära en ökad risk att man undviker att bedöma batterier som allvarligt skadade för att undvika kravet på tillstånd.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget att göra ett tillägg i SP376 enligt INF.8 fick bara ett begränsat stöd och antogs inte. Belgien återkom under mötet med INF.44 med förslag på en ny särbestämmelse för UN 3090, UN 3091, UN 3480 och UN 3481 i syfte att säkerställa att transportören ska få nödvändigt information om de omgivande transportförhållandena där en förpackning används eller transporteras enligt förpackningsinstruktion P911. Joint-mötet enades om att återkomma till denna fråga vid nästa Joint-möte utifrån ett justerat förslag från Belgien.</p>
5 (b) Nya frågor (New proposals)	
<p>2023/25</p>	<p>Farlighetsnummer 78 och 87 (OTIF) Under 2017 så antogs ändringar i ADR och RID som innebar att farlighetsnummer 78 och 87 som anges i 5.3.2.3.2 inte anges kolumn 20 i tabell A, så därför föreslår OTIF att farlighetsnummer 78 och 87 ska tas bort i 5.3.2.3.2.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget i dokument 2023/25 antogs.</p>
<p>2023/32</p>	<p>Examination av säkerhetsrådgivare för farligt gods (OTIF) Sekretariatet föreslår att femte strecksatsen i 1.8.3.11 (b) ändras till att lyda "transport i tankar" istället för "transport i fasta eller avmonterbara tankar".</p>

	<p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget i dokument 2023/32 antogs.</p>
2023/36	<p>Definition av Högsta (maximal) kapacitet (Belgien) Belgien anser att definitionen av ”Högsta (maximal) kapacitet” i 1.2.1 uttryckligen anger den högsta invändiga volymen hos kärl, förpackningar och IBC-behållare och ordet ”maximal” inte är nödvändigt. Därför föreslår Belgien att ordet ”maximal” kan tas bort i definitionen i 1.2.1 och på ett flertal platser i ADR/RID enligt förslaget.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige anser att detta bör diskuteras i FN:s subkommittés möte först då “maximum capacity” även förekommer i FN-rekommendationerna.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Joint-mötet gav sitt principiella stöd för förslaget men föredrog att frågan diskuteras först vid FN:s subkommittés möte för ändring i FN-rekommendationerna. Belgien kommer skicka in ett förslag FN:s subkommitté.</p>
2023/38	<p>Provning av förpackning eller IBC försedd med avluftsansordning (Nederländerna) Nederländerna föreslår att lägg till en ny mening i slutet av andra stycket i 4.1.1.8, som lyder: "Förpackningar eller IBC-behållare försedda med en ventil ska klara de provningar som föreskrivs i 6.1.5.2.5 eller 6.1.5.2.6, beroende på vad som är tillämpligt."</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet</u> Sverige stödjer principen i förslaget men anser att förslaget inte är redo att antas och kan förbättras.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Joint-mötet ansåg att bestämmelserna i 6.1.5.2.5 och 6.1.5.2.6 är tydliga nog och därför antogs inte ändringen som Nederländerna föreslog.</p>
2023/39	<p>Ändringar i tabell A, särbestämmelse 645 och 5.4.1.2.1 (g) (Nederländerna) När UN 0431 lades till i 2.2.1.1.7.2.i syfte att harmonisera ADR/RID med FN-rekommendationerna så tror Nederländerna att man missade att införa särbestämmelse 645 i tabell A för UN 0431 samt ange att UN 0431 i 5.4.1.2.1 (g), vilket nu rättas till enligt förslaget.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet</u> Sverige anser att en diskussion om fyrverkerier under UN 0431 bör föras i FN:s subkommittés eftersom den ursprungliga texten kommer från FN-rekommendationerna.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> De delegater som uttalade sig gav sitt principiella stöd för förslaget att harmonisera ADR/RID med FN-rekommendationerna men att förslaget behöver ses över innan något</p>

	<p>beslut kan antas. Nederländerna tar gärna emot synpunkter inför förberedelse av ett eventuellt nytt förslag till nästa jointmöte.</p>
<p>2023/45</p>	<p>Vilseledande graf i slutet av 4.1.4.1, förpackningsinstruktion P200 (Liquid Gas Europé)</p> <p>Grafen i slutet av 4.1.4.1, P200 visar olika densitet för fyllnadsförhållanden men är inte helt i linje med värden som anges i 2.2.2.3 Förteckning över samlingsbenämningar, kondenserade gaser och Liquid Gas Europé föreslår en ny graf som är i linje med värdena 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 i dokument 2023/45 antogs</p>
<p>INF.14</p> <p>INF.47</p>	<p>Synpunkter på förslag om ändring av P200 i 4.1.4.1 för att tillåta 15 års kontrollintervall på gasflaskor tillverkade enligt EN14140 (Liquid Gas Europé)</p> <p>Intervall mellan återkommande kontroller får förlängas till 15 år för gasolflaskor tillverkades enligt standard EN 14140 före 2015 enligt övergångsbestämmelse 1.6.2.9. Standard 14140 som tagits fram av CEN TC286 ska enligt Liquid Gas Europé ge en likvärdig kvalitet och säkerhetsnivå som EN 1442. Liquid Gas Europé söker Joint-mötets synpunkter på förslaget 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 enligt standard EN 14140 efter 2015.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet</u> Sverige avvaktar presentation och efterföljande diskussion innan vi tar ställning till förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Några delegater ansåg att det är för tidigt att ta beslut om att införa 15 års kontrollintervall på gasflaskor tillverkade enligt standard EN 14140 och uttryckte en viss oro för riskerna från inre och yttre korrosion och dess påverkan på cylinderns minsta väggtjocklek. Liquid Gas Europé uppmanades återkomma med mer detaljerad information om varför denna ändring anses vara säker att införa.</p>
<p>INF.15</p>	<p>Ändringar av övergångsbestämmelser (Sekretariatet)</p> <p>Sekretariatet föreslår att ett antal övergångsbestämmelser i kapitel 1.6 ska tas bort i nästa utgåva av ADR/RID</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Joint-mötet antog förslag 2 i INF.2 samt beslutade att övergångsbestämmelse 1.6.1.8 ska upphöra att gälla efter 31 december 2026.</p>

<p>INF.17</p>	<p>Kontrollintervall för batterifordon enligt förpackningsinstruktion P200 (EIGA) EIGA föreslår ändringar av förpackningsinstruktion så att intervallet mellan återkommande kontroller kan förlängas till 15 år på batterifordon som används för transport av UN1046 eller UN1049 utrustade med sömlösa gasflaskor av stål.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sent inkommet dokument</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Några delegater ansåg att det är för tidigt att införa 15 års kontrollintervall på batterifordon då man bara fått erfarenhet av 15 års kontroller på gasflaskor under cirka 10 år. Joint-mötet underströk vikten av att denna fråga bör nogt övervägas innan ett beslut kan tas om 15 års kontrollintervall på batterifordon. EIGA kommer återkomma med mer information och nytt förslag vid nästa Joint-möte.</p>
<p>INF.27</p>	<p>Ta bort tankkod L10CH för UN 3550 KOBALTDIHYDROXIDPULVER Tyskland föreslår att ta bort tankkoden för flytande form av UN3550 eftersom smältpunkten är 160 grader och inte kan transporteras i flytande form.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sent inkommet dokument</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget antogs inom hakparates att ta bort tankkoden L10CH och särbestämmelserna TU14 och TE 21 i ADR samt TU14, TU38, TE21 och TE22 i RID för UN 3550 i tabell A. Cefic återkommer med information till Joint-mötet om det krävs en övergångsperiod för detta beslut.</p>
<p>6. Tolkning av RID/ADR/ADN</p>	
<p>2023/31</p>	<p>Godkännande av modifierade IBC:er (Nederländerna) Vid inspektion har Nederländerna upptäckt IBC:er som modifierats och som inte längre stämmer överens med typgodkännandet används. Nederländerna anser att en modifierad IBC ska genomgå ett fullständigt prov enligt 6.5.6.3.7 som gäller för godkännande av nya IBC:er för att få användas och de vill höra Joint-mötets synpunkter kring detta.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet</u> Sverige stödjer Nederländernas tolkning.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Joint-mötet höll med Nederländerna om deras tolkning i dokument 2023/31 och Nederländerna kommer informera om Joint-mötets tolkning till FN:s subkommitté.</p>
<p>INF.26</p>	<p>Återkallande av intyg för säkerhetsrådgivare (Polen) I enlighet med polsk lag så kan intyg för säkerhetsrådgivare återkallas för säkerhetsrådgivare som inte utför sina uppgifter enligt 1.8.3.3, exempelvis underlåtelse att ta fram årsrapport. Polen vill höra Joint-mötets synpunkter på lämpliga åtgärder mot säkerhetsrådgivare som brister i att utföra sina uppgifter på ett allvarligt sätt.</p>

	<p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet</u> Sent inkommet dokument</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Ett antal delegater informerade om att det i deras länder finns möjlighet att dra tillbaka intyget för en säkerhetsrådgivare. Men ett flertal delegater informerade om att man främst vidtar åtgärder mot verksamheten t.ex. genom böter och inte mot säkerhetsrådgivaren. Det framkom även synpunkter att man ser ett behov av harmonisera utbildningen av säkerhetsrådgivare. Det fanns även ett stöd för att länder ska informera varandra om säkerhetsrådgivare som inte sköter sig enligt reglerna. Polen avser att återkomma i frågan vid nästa jointmöte och de tar gärna emot synpunkter och information kring lämpliga åtgärder för säkerhetsrådgivare som inte utför sina uppgifter enligt 1.8.3.3.</p>
<p>INE.34</p>	<p>Tolkning av UN 3509,transport i IBC:s eller fat (FEAD)</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet</u> Sent inkommet dokument</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> FEAD drog tillbaka dokumentet under mötet innan det togs upp.</p>
<p>INE.35</p>	<p>Information av uppskattad mängd enligt 5.4.1.1.3.2(FEAD) Vid transport av avfall är det tillåtet att uppskatta mängden avfall vid vissa transporter enligt 5.4.1.1.3.2, exempelvis slamsugartankar. Men en sådan uppskattning är inte tillåten vid transport av avfall i andra tankar än slamsugartankar och FEAD frågar Joint-mötet om detta kan omprövas.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet</u> Sent inkommet dokument</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> De flesta delegater som uttalade sig var överens om att bestämmelserna 5.4.1.1.3.2 behöver ses över för att tillåta att mängden avfall ska få uppskattas vid transport av avfall i tankar. FEAD avser att återkomma med ett förslag vid nästa Joint-möte.</p>
<p>7. Rapporter från informella arbetsgrupper (Reports of informal working groups)</p>	
<p>2023/40</p> <p>INE.43</p>	<p>Rapport från det andra mötet i den informella arbetsgruppen om e-learning (IRU) IRU informerar kort om arbetsgruppens möte 8 maj 2023 och arbetsgruppens fortsatta arbete.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer gruppens arbete.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Jointmötet stödjer det fortsatta arbetet med att utreda en kombination av e-learning och lärarledd utbildning. Nästa möte planeras kort efter WP.15 mötet i november.</p>

<p>INE.45</p>	<p>Rapport från de två första digitala mötena i den informella arbetsgruppen om behörig myndighet En presentation från arbetsgruppens digitala möten i juni och september gavs.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer gruppens arbete.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Alla som önskar vara med i det fortsatta arbetet bjuds in till nästa möte som planeras att ske i mitten av januari 2024.</p>
	<p>Information från den informella arbetsgruppens arbete för att minska risken för BLEVE vid transport av farligt gods (Spanien) Spanien gav kort information om BLEVE-arbetsgruppen och om det pågående arbetet med brandsläckningssystem i lastbilars motorrum. RISE håller på att ta fram en rapport på tester av brandsläckningssystem i motorrum för lastbilar som bygger på regler för bussar. Arbetsgruppen kommer behöva mötas när rapporten från RISE är klar.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer gruppens arbete.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Alla delegater från Joint-mötet och WP.15 bjöds in att delta i arbetsgruppens kommande möte.</p>
<p>8. Olyckor och riskhantering (Accidents and risk management)</p>	
	<p>Inga inkomna dokument</p>
<p>9. FN:s 2030 agenda för hållbar utveckling (UN 2030 Agenda for sustainable development)</p>	
<p>INE.31</p> <p>INE.32</p>	<p>ITC:s strategi för begränsning av klimatförändringar</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer gruppens arbete.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Joint-mötet stödjer utvecklingen av den föreslagna ITC strategin för att reducera utsläpp av växthusgaser vid transporter.</p>
<p>10. Val av ordförande 2024</p>	
	<p>På förslag från Storbritanniens representant valdes Silvia Garcia (Spanien) och Sodesh Mahesh (Nederländerna) till ordförande respektive vice ordförande för 2024.</p>
<p>11. Kommande arbete (Future work)</p>	
	<p>Nästa Joint-möte kommer att hållas i Bern 25-28 mars 2024. Sista datum för att inkomma med officiella dokument är 22 december 2023.</p>

12. Övriga frågor (Any other business)

Ordförande Claude Pfauvadel (Frankrike) går i pension i slutet av 2023. Joint-mötet tackade för lång och trogen tjänst i 20 år.

Avtackning skedde även av Jean-Georges Heintz (UIC) som också går i pension och kommer heller inte delta i Joint-möten längre. Han deltog inte fysiskt under mötet.

13. Antagande av rapporten (Adoption of the report)

Rapporten antogs.