



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

## Sammanställning av dokument till Joint-mötet (RID/ADR/ADN)

### Joint-möte (RID/ADR/ADN) om transport av farligt gods den 20-24 mars 2023 i Bern.

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

Vid mötet deltog 24 nationer samt 17 internationella intresseorganisationer inom farligt gods området. Dessutom närvarade European Union (EU), European Railway Agency (ERA) och Committee of the Organization for Cooperation between Railways (OSJD).

Följande nationer deltog:

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

Följande internationella intresseorganisationer var representerade:

Council on Safe Transportation of Hazardous Articles (COSTHA), European Association of Dangerous goods Safety Advisers (EASA), European Chemical Industry Council (Cefic), European Committee for Standardization (CEN), European Conference of Fuel Distributors (ECFD), European Cylinder Makers Association (ECMA), European Industrial Gases Association (EIGA), European Plastics Converters (EuPC), European Union Agency for Railways (ERA), European Waste Management Association (FEAD), Fuels Europe, International Association of the Body and Trailer Building Industry (CLCCR), International Road Transport Union (IRU), International Tank Container Organisation (ITCO), International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA), International Union of Wagon Keepers (UIP), International Union of Railways (UIC) and Liquid Gas Europe.

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	
<b>1. Antagande av dagordningen (Adoption of the agenda)</b>	
<a href="#">167</a>	Agenda för mötet
<a href="#">167/Add.1</a>	
<a href="#">INF.2</a>	Lista över dokument under varje agendapunkt
<a href="#">INF.34</a>	Tidtabell för mötet

## 2. Tankar (Tanks)

2023/3

INF.7

### Ändring i tabell 4.3.4.1.2 för tankkod L1,5BN och L4BN (OTIF)

Enligt OTIF behöver tabellen för tankkoder i 4.3.4.1.2 korrigeras för L1,5BN och L4BN. Detta då det missats efter att Joint-mötet mars 2014 antog ett beslut att begränsa kapaciteten för kärl till 450 liter för brandfarliga vätskor med en flampunkt under 23 °C som kan hänföras till förpackningsgrupp III i enlighet med 2.2.3.1.4. Därefter kommer endast LGBF vara tillåtna.

Inf 7 föreslår också att för L4BN ta bort förpackningsgrupp "I" för 5.1 O1 och hela 5.1 OT1 "I" eftersom det bara finns två UN-Nummer med dessa klassificeringskoder och inga av dessa är tillåtna att transporteras i tank.

#### Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Sverige stödjer förslagen

#### Resultat från Joint-mötet

Dokument 2023/3 antogs medan förslaget i INF.7 gjordes ett tillägg i tabell 4.3.4.1.2 för tre UN-nr (UN 3405, 3406 och 3408).

2023/16

### Ändring av definitionerna av "FRP-tank" och "FRP-skal" i kapitel 6.9 i RID/ADR 2023 (Polen)

Vid översättningen av den engelska versionen av ADR 2023 till polska uppmärksammade man att definitionen för "FRP tank" (sv. Tankskal av FRP) som antagits i 6.9.2.1 i RID/ADR 2023 avviker från definitionen av en tank i 1.2.1 i RID/ADR och definitionen i 6.7.2.1 för UN-tankar. Polen anser att ordet "ends" (gavlar) kan strykas ur 6.9.2.1 eftersom FRP-tankar generellt redan består av gavlar och då blir överflödigt. Om mötet anser att "ends" är nödvändigt i definitionen under 6.9.2.1 så bör begreppet även läggas till i definitionen för "FRP shell" (sv. Tankskal av FRP).

#### Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Sverige anser att det verkar ologiskt att ha med begreppet gavel men eftersom det kommer från en arbetsgrupp under FN-subkommitté så vill vi avvakta och se om ordet gavel faktiskt fyller en mening innan något tas bort.

#### Resultat från Joint-mötet

Dokumentet diskuterades i tankarbetsgruppen men det ansågs att det måste lyftas till FN's subkommitté då det berör tankar enligt kapitel 6.9. Detta rådde enighet att det behövdes ändringar i dagens definition för *tankskal av FRP* och *FRP tank* för att harmonisera med definitionerna i 1.2.1, 6.7 och 6.8. Det ansågs att definitionen för *tankskal av FRP* kan ha utformats på ett sätt för att tillåta FRP tankar med metallgavlar, vilket också ansågs vara ett alternativ. Det framkom även att skrivningen kan tolkas som att det är endast är tillåtet med öppningar och förslutningar av FRP. Förslag för de båda definitionerna arbetades fram med uppmaning till Polen att skicka in ett förslag till subkommittén.

INF.5

### Särbestämmelse TE 16 för tankutrustning (OTIF)

Särbestämmelse TE 16 anger:

*"Inga delar av cisternvagnen får bestå av trä, såvida de inte är skyddade av ett lämpligt överdrag."*

	<p>Bestämmelsen gäller för sex oxiderande ämnen i klass 5.1, förpackningsgrupp I och återfinns endast i RID. Det finns ingen liknande bestämmelse i ADR. Oxiderande ämnen är inte i sig brandfarliga men kan orsaka brand när de kommer i kontakt med brandfarliga eller brännbara ämnen och ger det syre som behövs för förbränningen. Detta är förmodligen bakgrunden till specialbestämmelsen TE 16 och har funnits sedan tiden innan omstruktureringen av RID.</p> <p>I RID/ADR tilldelas dessa ämnen även särbestämmelse CW/CV 24, som har samma skyddande syfte. Frågor har dykt upp genom en internationell arbetsgrupp där man anser att det är otänkbart att det fortfarande finns cisternvagnar i drift som används för transport av dessa ämnen och som har utrustning av trä. OTIF önskar en diskussion om särbestämmelsen ska vara kvar samt varför särbestämmelsen endast tillämpas på cisternvagnar.</p> <p><b><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></b> Sverige känner inte till att det idag finns cisternvagnar med träutrustning eller varför denna bestämmelse endast finns i RID.</p> <p><b><u>Resultat från Joint-mötet</u></b> Tankarbetsgruppen ansåg enhälligt att det var högst osannolikt att det fortfarande idag fanns cisternvagnar med utrustning av trä. Det finns heller ingen liknande särbestämmelse för tankfordon i ADR. TE 16 kunde strykas i RID 6.8.4 (b) samt tillhörande hänvisning i tabell A (kolumn 13) för UN-nr 1745, 1746, 1873, 2015 och 2495. OTIF föreslås ta upp detta vid kommande möte för RID´s ständiga arbetsgrupp.</p>
<p><b><u>INF.21</u></b></p>	<p><b><u>Faktisk hålltid för tankar för kylta kondenserade gaser (Nederländerna)</u></b> Nederländerna vill höra andra länders erfarenheter ifall fler sett en ökning av antal incidenter orsakade av att tryckavlastningsventiler på kryogena tankar aktiverats. Följdfrågor är bland annat om länderna har utfärdat några godkännande av metoder för beräkning av "faktisk hålltid" i 4.2.3.7.1 och hur tankarna testas för vacuum. Frågan föreslås diskuteras i tankarbetsgruppen.</p> <p><b><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></b> Enligt inkommande kommentarer är det relativt vanligt förekommande bland tömda, ej rengjorda tankar under varma dagar. MSB har inte godkänt någon beräkningsmetod för hålltid.</p> <p><b><u>Resultat från Joint-mötet</u></b> UIC informerade att man avser att skicka in ett dokument till nästa Joint-möte som behandlar hålltiden för tömda, ej rengjorda tankar. Detta kommande dokument kommer dock endast röra en del av de frågor som Nederländerna ställde i INF.21. Flera experter bekräftade punkterna i dokumentet och välkomnade ytterligare arbete på ämnet. Det sades och det var komplicerat i praktiken eftersom trycket och relativ temperatur kan variera markant. Det framom också kommentarer om svårigheten om ansvar och vem som egentligen är i ställning att beräkna hålltiden. Det finns ingen global harmoniserad metod för beräkning, vakuum mäts inte alltid vid kontroller och vakuumnivån kan bero på informationen från ursprungliga tillverkaren. Tankarbetsgruppen välkomnade att Nederländerna fortsätter utveckla situationen tillsammans med involverade branscher. Fortsatt diskussion vid nästa Joint-möte i kombination med kommande förslag från UIC.</p>

<p><b>INF.26</b></p>	<p><b>Tillägg till 6.8.2.1.23 om svetsning (Frankrike)</b></p> <p>I avsnitt 6.8.5 som rör material och tillverkning av fasta tankar för transport av för transport av kylda kondenserade gaser eller ett provtryck på minst 10 bar. Vid revideringen av EN 14025 (beräkning och tillverkning av metalliska tryckbehållare) framgår det resultatet vid provning av provplåtar enligt EN ISO 15614-1 inte med säkerhet uppfyller bestämmelserna i 6.8.5. Frankrike föreslår ett tillägg under 6.8.2.1.23 som rör utförande och kontroll av svetsar enligt:</p> <p><i>"NOTE: When 6.8.5 is applicable, the tests carried out for the qualifications of the welding process shall comply with the requirements of 6.8.5.3."</i></p> <p><b>Resultat från Joint-mötet</b></p> <p>Förslaget med den nya anmärkningen i 6.8.2.1.23 antogs med en mindre korrigering i tankarbetsgruppen. Anmärkningen syftar till att hjälpa till med korrekt tillämpning.</p>
<p><b>INF.33</b></p>	<p><b>Dubbelt godkännande av tankcontainer (Frankrike)</b></p> <p>Idag råder praxis att UN-tankar enligt kapitel 6.7 ofta är godkända även som tankcontainrar enligt kapitel 6.8. Det finns olika anledningar till detta. Några industrier accepterar exempelvis endast att fylla tankar med en tankkod enligt kapitel 6.8 även om tankarna är godkända enligt kapitel 6.7. Frankrike anser att detta leder till problem och att UN-tankar som används multimodalt över hela världen endast borde ha ett godkännande enligt 6.7 och inte tillåtas ha dubbla godkännanden. Man önskar ta upp detta för diskussion i tankarbetsgruppen för att återkomma med ett officiellt förslag till hösten beroende på var diskussionen leder.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet</b></p> <p>En tidigare diskussion hölls vid Joint-mötet i mars 2012 där mer bakgrund finns. Tankarbetsgruppen var eniga om att det finns problem med dubbla godkännanden. Exempel på detta är godkännandenummer, kontroll, användning, märkning och identifiera vilken sorts tank det är. Det sades även att tankar enligt kapitel 6.7 inte godkänns för inlandtransport utan ett godkännande enligt kapitel 6.8. Arbetsgruppen var eniga om att det finns tre synsätt för ämnet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fortsätta med dubbla godkännanden</li> <li>- Förbjuda dubbla godkännanden</li> <li>- Stryka tankcontainers från kapitel 6.8</li> </ul> <p>Det sista alternativet ansågs inte fungera eftersom det finns många tankcontainers av begränsad storlek och växeltankar i drift som kräver godkännande enligt kapitel 6.8. De första två alternativen kräver handling för att reda ut problem.</p> <p>Frankrike noterade kommentarerna för framtida förslag.</p>
<p><b>INF.38</b></p>	<p><b>Bestämmelser i RID/ADR 6.8.2.2.11 för nivåmätare (Storbritannien)</b></p> <p>Vid senaste Joint-mötet i september inkom tre dokument om att förtydliga bestämmelserna för nivåmätare enligt 6.8.2.2.11. Mötet kunde då inte enas om en ny text men att en ändring var nödvändig. Storbritannien återkommer nu med ett dokument med synpunkter från förra mötet. Ändringen avser tankar enligt kapitel 6.8, där nivåmätare i glas inte ska komma i direkt kontakt med ämnet. Man föreslår att ändra texten i RID/ADR 6.8.2.2.11 enligt:</p>

"Level-gauges shall not be fitted to shells if they incorporate transparent material which can, at any time, come into direct contact with the contents of the shell."

Till detta föreslås att införa övergångsperiod för att endast omfatta nytillverkade tankar.

### **Resultat från Joint-mötet**

Tankarbetsgruppen var eniga om att transparenta material där man kan se innehållet i tanken inte var tillåtna för tankar enligt RID/ADR kapitel 6.8. En lång diskussion hölls för att hitta en lämplig skrivning för att hindra missförstånd och för att inte förbjuda utrustning som är tillåten. Det rådde enighet att inte lista tillåten utrustning, som exempelvis skyddande transparenta delar på nivåmätare, transparenta delar i manluckan för petroleumprodukter eller driftutrustning med transparenta delar.

En ny korrigerad text antogs men hålls inom hakparentes med tillhörande övergångsbestämmelse enligt förslaget. Detta eftersom förslaget inkom sent och att alla medlemsländer inte hunnit kommunicera med branschen.

## **3. Standarder (Standards)**

2023/12

INF.12

INF.13

### **Information om pågående arbete inom CEN (CEN)**

CEN informerar Joint-mötet om standardiseringsarbetet vid nya eller uppdaterade standarder i RID/ADR. I INF.12 informerar så arbetsgruppen för standarder om sitt arbete. Standarder som är nya under arbete (new work items) är följande:

<b>Reference</b>	<b>Title</b>
prEN ISO 11623	Gas cylinders - Composite cylinders and tubes - Periodic inspection and testing (ISO/DIS 11623:2022)
prEN ISO 9809-4	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 (ISO 9809- 4:2021)
EN ISO 11114-1:2020/prA1	Gas cylinders — Compatibility of cylinder and valve materials with gas contents — Part 1: Metallic materials — Amendment 1
6 prEN ISO 21011	Cryogenic vessels - Valves for cryogenic service (ISO/DIS 21011:2021)
FprEN 14129	LPG Equipment and accessories - Pressure relief valves for LPG pressure vessels
FprEN 13110	LPG equipment and accessories - Transportable refillable welded aluminium cylinders for liquefied petroleum gas (LPG) - Design and construction

FprEN 14841	LPG equipment and accessories - Filling and discharge procedures for LPG rail tankers
EN 12972:2018/prA1	Tanks for transport of dangerous goods - Testing, inspection and marking of metallic tanks

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
prEN ISO 11623	Gas cylinders - Composite cylinders and tubes - Periodic inspection and testing (ISO/DIS 11623:2022)
prEN ISO 9809-4	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 (ISO 9809-4:2021)
EN 12972:2018/prA1	Tanks for transport of dangerous goods - Testing, inspection and marking of metallic tanks

Standarder vid Stage 3 och 4:

Reference	Title
prEN ISO 21011	Cryogenic vessels - Valves for cryogenic service (ISO/DIS 21011:2021)
FprEN 14129	LPG Equipment and accessories - Pressure relief valves for LPG pressure vessels
FprEN 13110	LPG equipment and accessories - Transportable refillable welded aluminium cylinders for liquefied petroleum gas (LPG) - Design and construction
FprEN 14841	LPG equipment and accessories - Filling and discharge procedures for LPG rail tankers

**Sveriges preliminära åsikt inför mötet:**

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

	<p><b><u>Resultat från Joint-mötet</u></b> Förslagen i inf.13 antogs med mindre ändringar.</p>
<p><b>4. Tolkning av RID/ADR/ADN</b></p>	
<p><b><u>INF.11</u></b></p>	<p><b>Tolkning av “kapacitet” för att kunna bestämma max fyllnadsgrad enligt 4.1.1.4 (Belgien)</b> Belgien anser att det är den högsta kapaciteten enligt definitionen i kapitel 1.2 som ska användas för att bestämma den maximala fyllningsgraden för förpackningar, IBC-behållare och storförpackningar enligt 4.1.1.4 och föreslår en ändring i 4.1.1.4 (b) för att tydliggöra detta.</p> <p><b><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></b> Sverige stödjer ett förtydligande enligt förslaget.</p> <p><b><u>Resultat från Joint-mötet</u></b> FN:s subkommitté har antagit en ny definition av ”fyllningsgrad” som kommer införas till nästa utgåva av FN-rekommendationerna. Joint-mötet rekommenderade att INF.11 tas upp på harmoniseringsmötet 26-28 april för diskussion. Beroende på utfallet från harmoniseringsmötet återkommer Belgien med ett uppdaterat förslag till hösten.</p>
<p><b><u>INF.18</u></b></p>	<p><b>Storetiketter och märkning av fordon och container vid transport i bulk (Frankrike)</b> Enligt Frankrike så är det inget i ADR/RID som förbjuder att kollin transporteras i fordon eller containrarna avsedda för bulktransport och märks som en bulktransport. Frankrike vill höra jointmötets synpunkter om bestämmelserna i 5.3.1.4 gällande märkning vid transport i bulk är tillräckligt tydligt kopplat till lastens beskaffenhet och inte till fordonet och om det behövs någon förtydligande text.</p> <p><b><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></b> Sverige anser att det är tillräckligt tydligt med hänsyn till de definitioner som finns kring bulk- och kollitransport.</p> <p><b><u>Resultat från Joint-mötet</u></b> Jointmötet ansåg att bestämmelserna i 5.3.1.4 gällande märkning vid transport i bulk går att göra tydligare kopplat till lastens beskaffenhet. Frankrike avser att återkomma med nytt förslag till nästa Joint-möte där man tagit hänsyn till mötets kommentarer.</p>
<p><b><u>INF.19</u></b></p>	<p><b>Tömnda ej rengjorda förpackningar som transporteras i bulk (Frankrike)</b> Tömnda ej rengjorda förpackningar kan transporteras i bulk enligt 7.3.1.1 och enligt värdeberäknad mängd 1.1.3.6.3, transportkategori 4. Frankrike vill höra jointmötets synpunkter på vilka bestämmelser som ska tillämpas när tomma förpackningar transporteras i bulk. Exempelvis vilken särbestämmelse och bulkcontainertyp ska användas (VC 1,VC2, BK1,BK2, BK3) samt hur ska märkning göras.</p> <p><b><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></b> Sverige anser att det är bra att frågan diskuteras och att ett förtydligande kan behövas.</p>



	<p><b><u>Resultat från Joint-mötet</u></b></p> <p>Enligt de delegater som uttalade sig på mötet är det vanligast att man transporterar tömda ej rengjorda förpackningar enligt värdeberäknad mängd, 1.1.3.6.3 transportkategori 4. Frankrike informerade om att man troligen återkommer med ett förslag med att ta bort möjligheten att transport av tömda ej rengjorda förpackningar kan transporteras i bulk enligt 7.3.1.1 eftersom det verkar som det inte finns något behov att denna möjlighet ska finnas kvar.</p>
<p><b>5. Förslag på ändringar i RID/ADR/ADN (Proposals for amendments)</b></p>	
<p><b>5 (a) Aktuella frågor (Pending issues)</b></p>	
<p><a href="#">2023/1</a></p>	<p><b><u>Särbestämmelse 532 och 543 i RID/ADR/ADN (Sekretariatet)</u></b></p> <p>Sekretariatet har fått en fråga om ammoniak och ifall särbestämmelse (SP) 532 och SP 543 felaktigt blivit förväxlade. Ska det vara tvärtom mot hur det står idag? Idag står det UN2073-SP532 och UN2672-SP543. Sekretariatet har kommit fram till att det står rätt idag och att särbestämmelserna mest är en upplysning men att det finns risk för missförstånd. Sekretariatet ger fyra förslag på ändringar i syfte för att minska risken för missförstånd.</p> <p><b><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></b></p> <p>Bra med ett förtydligande och Sverige föredrar alternativ 1.</p> <p><b><u>Resultat från Joint-mötet</u></b></p> <p>Efter omröstning antogs förslag 2 att särbestämmelserna 532 och 543 ska tas bort. Man ansåg det fanns en fördel att harmonisera med FN-rekommendationerna där dessa särbestämmelser inte finns.</p>
<p><a href="#">INF.22</a></p>	<p><b><u>Direktleverans av farligt gods till konsumenter och användning av overpack (COSTHA)</u></b></p> <p>Denna fråga har diskuterats tidigare vid jointmötena under 2022 och vid FN-subkommittémötet i juni 2022. Vid direktleverans av gods till slutkonsument använder transportföretagen ofta någon typ av påse för att underlätta hanteringen av godset i samband med transporten till slutkonsumenten. Enligt COSTHA så används något typ av mindre samlingskärl i USA och Kanada vid transport av farligt gods. COSTHA vill höra jointmötets synpunkter denna typ av samlingskärl jämfört mot "Overpack" inför framtida förslag.</p> <p><b><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></b></p> <p>Sverige önskar att det förtydligas på mötet, vilken typ av transport som avses och att förslaget kan exemplifieras.</p> <p><b><u>Resultat från Joint-mötet</u></b></p> <p>Joint-mötet ansåg att motivet till att införa en ny typ av samlingskärl var otydligt och behöver analyseras bättre samt att det är oklart vem som skulle vara ansvarig för märkningen, etiketteringen och dokumentationen vid transport av dessa samlingskärl. COSTHA avser att återkomma med nytt förslag till nästa Joint-möte där man tagit hänsyn till mötets kommentarer.</p>
<p><a href="#">INF.32</a></p>	<p><b><u>Ändring av anmärkning för tillämpning av EN ISO 18119 :2018 (EIGA)</u></b></p>



	<p>EIGA har vid tidigare jointmöten föreslagit att anmärkningen som anges i 6.2.4.2 och 6.2.3.5.1 vid tillämpning av 18119:2018 ska tas bort eller ändras. Detta har inte antagits av jointmötet och EIGA återkommer nu med ett nytt förslag på ändring av anmärkningen 6.2.4.2 och 6.2.3.5.1. som vid tillämpning av 18119:2018 anger att gasflaskor som understiger den minsta godstjocklek med mer än 0,1 mm ska underkännas.</p> <p><b><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></b> Sent inkommet dokument</p> <p><b><u>Resultat från Joint-mötet</u></b> Jointmötet ansåg att det finns vissa oklarheter gällande mättoleransen och väggtjocklek som behöver klargöras. EIGA erbjöd sig att ordna ett videomöte där intresserade kan delta för reda ut dessa oklarheter samt att till nästa Joint-möte återkomma med ett uppdaterat förslag.</p>
<p><a href="#">INF.10</a></p>	<p><b>Följändringar efter införande av “förbrukande engångsbehållare” i särbestämmelse 327 (Tyskland)</b> För UN1950 och UN2037 infördes ”förbrukande engångsbehållare” i särbestämmelse 327 i ADR 2021. Man missade då att införa följändringen i särbestämmelse V14 (ADR) och W14 (RID) i 7.2.4 samt att lägga till V14/W14 i kolumn 16 för UN2037 i tabell A.</p> <p><b><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></b> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><b><u>Resultat från Joint-mötet</u></b> Förslaget antogs</p>
<p><a href="#">2023/22</a></p> <p><a href="#">INF.20</a></p> <p><a href="#">INF.31</a></p>	<p><b>Hemleverans av dagligvaror (COSTHA)</b> Denna fråga har diskuterats tidigare vid Joint-mötet i mars och september 2022 och vid FN-subkommittémötet i juni 2022. COSTHA föreslår att upp till 400 kg farligt gods som transporteras upp till 150 km 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><b><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></b> Sverige stöder inte förslaget då det skulle tillåta för stora mängder och undantar kraven som normalt gäller vid värdeberäknad mängd.</p> <p><b><u>Resultat från Joint-mötet</u></b> Förslaget antogs inte då Joint-mötet ansåg undantaget är för öppet skrivet och tillåter transport av stora för stora mängder farligt gods. Mötet ansåg att man bör beskriva vilka bestämmelser i 1.1.3.6 som är svåra att uppfylla exempelvis gällande förpackningar, märkning och transportdokument vid dessa typer av transporter. COSTHA avser återkomma till nästa Joint-möte med ett uppdaterat förslag.</p>
<p><b>5 (b) Nya frågor (New proposals)</b></p>	
<p><a href="#">2023/2</a></p>	<p><b>Kod för samemballering saknas för UN 3550 i tabell A (Tyskland)</b></p>

	<p>För nya UN-numret 3550 saknas kod för samemballeringskod i tabell A i kapitel 3.2. Tyskland föreslår att koden "MP18" införs i kolumn 9b för UN 3550 i tabell A.</p> <p><b><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></b> Sverige stödjer förslaget</p> <p><b><u>Resultat från Joint-mötet</u></b> Förslaget antogs</p>
2023/9	<p><b>Ändring i 1.4.2.1.1 (e)(OTIF)</b> Vid jointmötet i september 2021 antog mötet en ändring i 5.3.2. av uttrycket "bulktransport" till "transport i bulk" men man har upptäckt språkliga skillnader i regelverken och därför föreslår OTIF att "bulk containers" ändras till "containers for carriage in bulk" i 1.4.2.1.1 (e)</p> <p><b><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></b> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><b><u>Resultat från Joint-mötet</u></b> Förslaget antogs</p>
2023/4 INF.40	<p><b>Förslag på ändring av särbestämmelse 668 (IASA)</b> Enligt särbestämmelse (SP) 668 får transport av vissa ämnen med förhöjd temperatur för användning vid applicering av vägmarkeringar ske utan att bestämmelserna i ADR/RID behöver följas. Detta förutsatt att villkoren SP 668 är uppfyllda. Under jointmötet mars 2022 föreslog IASA en ändring av SP 668 som inte antogs. IASA återkommer nu med ett förslag som uppdaterats med hänsyn till de kommentarerna som framfördes under förra jointmötet. Syftet är att SP668 förutom ämnen som används till att göra vägmarkeringar även ska inkludera ämnen som används för att laga vägsprickor</p> <p><b><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></b> Sverige stödjer förslaget</p> <p><b><u>Resultat från Joint-mötet</u></b> Förslaget i INF.40 antogs</p>
2023/5	<p><b>Notering av årtal på skriftliga instruktioner (IASA)</b> IASA föreslår att det ska bli tillåtet på de skriftliga instruktionerna att på varje sida ange det relevanta publiceringsåret för att det ska bli lättare att kontrollera att man har rätt version i fordonet.</p> <p><b><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></b> Sverige föredrar en märkning med revision snarare än årtal för utgåvan. Detta eftersom det sällan görs en ändring i de skriftliga instruktionerna.</p> <p><b><u>Resultat från Joint-mötet</u></b> Några delegater ansåg att det finns vissa fördelar med att kunna lägga till information som exempelvis publiceringsåret på de skriftliga instruktionerna i RID medan andra delegater ansåg att fanns risker för missförstånd och olika syn på hur det ska tolkas om förslaget</p>

	<p>antogs. IASA drog tillbaka förslaget och återkommer eventuellt med nytt förslag i samband med framtida ändringar av de skriftliga instruktionerna.</p>
2023/6	<p><b>Språkkrav i godsdeklarationen (IASA)</b>  Uppgifterna i godsdeklarationen ska skrivas på ett av avsändarlandets officiella språk samt på engelska, franska eller tyska enligt 5.4.1.4.1. IASA föreslår att 5.4.1.4.1 ändras så att uppgifterna i godsdeklarationen ska kunna anges på ett eller flera språk, varav ett av språken ska vara engelska, franska eller tyska. IASA anser att kravet på avsändarlandets språk i godsdeklarationen skapar mer arbete för att utfärda dokumentet på fler språk än nyttan med det.</p> <p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b>  Sverige stödjer inte förslaget och har inte upplevt något problem med att ha kvar kravet på avsändarlandets språk.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet</b>  Några delegater uttryckte ett stöd för förslaget men majoriteten av Joint-mötet ville behålla, inte ändra gällande bestämmelse. Joint-mötet gav inget stöd för förslaget gällande språket i godsdeklarationen vid nationell transport. IASA återkommer med ett uppdaterat förslag om man fortfarande anser att det är nödvändigt efter att frågan diskuterats internt.</p>
2023/7	<p><b>Harmonisering av definitionerna täckt fordon, sluten container och täckt vagn (IASA)</b>  IASA anser att definitionerna av täckt fordon och täckt vagn är vaga och i princip inte definierar något alls. Eftersom kraven på täckt fordon/vagn och sluten container nämns tillsammans på flertalet ställen i ADR/RID så anser IASA att det tyder på att kraven på täckt fordon/vagn och sluten container är detsamma. IASA föreslår därför att definitionerna för täckt fordon och täckt vagn ändras enligt nedan:</p> <p><i><u>“Closed wagon means a fully enclosed load compartment, having a rigid roof, rigid side walls, rigid end walls and a floor. The term includes wagons with an opening roof where the roof can be closed during transport.</u></i></p> <p><i><u>“Closed vehicle means a fully enclosed load compartment, having a rigid roof, rigid side walls, rigid end walls and a floor. The term includes vehicles with an opening roof where the roof can be closed during transport.”</u></i></p> <p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b>  Sverige anser att begreppen behöver ett förtydligande och att dagens text kan tolkas på olika sätt. Möjligtvis kan även begreppet ”rigid” behöva förtydligas.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet</b>  IASA drog tillbaka förslaget då Joint-mötet ansåg att förslaget skulle kunna få stora konsekvenser för flera typer av fordon som används idag och som inte skulle få användas som täckt fordon eller täckt vagn om förslaget antogs.</p>
2023/8	<p><b>Säkerhetsrådgivare för transport av vissa klasser av farligt gods (IASA)</b>  Enligt 1.8.3.13 kan fördragsparterna besluta att säkerhetsrådgivare endast examineras på de områden som berör deras verksamhet för vissa klasser och UN nr. Exempelvis är detta</p>

	<p>tillåtet för flygbränsle som klassificerats som UN 1268 eller 1863. IASA föreslår att texten ”flygbränsle klassificerat som” tas bort i 1.8.3.13</p> <p><b><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></b> Berör inte Sverige då MSB har infört bestämmelser om säkerhetsrådgivare i MSBFS 2015:9 föreskrifter om säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods.</p> <p><b><u>Resultat från Joint-mötet</u></b> Förslaget antogs inte då Joint-mötet ansåg att det skulle beröra för många ämnen med olika egenskaper.</p>
<p><b>2023/10</b> <b><u>INF.8</u></b></p>	<p><b>Krav på tryckavlastningsanordningar på gasflaskor (Tyskland)</b> Det saknas bestämmelser angående under vilka förutsättningar tryckavlastningsanordningar för icke UN-tryckkärl ska utlösas eller inte (förutom för slutna kryokärl). Därför föreslår Tyskland att det i P200 införs krav på att tryckavlastningsanordningar ska öppna mellan trycket vid 65° C och 1,15 gånger högsta tillåtna arbetstryck för tryckkärlet. Sprängbleck ska utformas så att de brister vid referenstemperaturen 65° C. Man föreslår även en övergångsbestämmelse som innebär att tryckkärl tillverkade före 1 januari 2027 inte berörs.</p> <p><b><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></b> Sverige stöder en harmonisering mellan regelverken men anser att det är oklart om standarden som det hänvisas till är relevant.</p> <p><b><u>Resultat från Joint-mötet</u></b> Vissa delegater gav inget stöd för förslaget då man ansåg att det inte skulle förbättra säkerheten vid användning av tryckkärlen. Tyskland och EIGA kommer att samarbeta för att ta fram ett uppdaterat förslag till nästa Joint-möte.</p>
<p><b>2023/11</b></p>	<p><b>Förpackningsinstruktion P200 in 4.1.4.1:</b> <b>Tryckavlastningsanordningar på Acetylenflaskor (Tyskland)</b> Enligt 6.2.3.1.5 får inte acetylenflaskor förses med tryckavlastningsanordningar eller smältsäkringar efter beslut som antogs på Joint-mötet som hölls under våren 2021. Tyskland föreslår att särbestämmelse p: i förpackningsinstruktion P200 ändras så att särbestämmelsen harmoniserar med att acetylenflaskor inte får förses med tryckavlastningsanordningar enligt 6.2.3.1.5.</p> <p><b><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></b> Stödjer förslaget.</p> <p><b><u>Resultat från Joint-mötet</u></b> Förslaget antogs efter en mindre justering.</p>
<p><b>2023/13</b></p>	<p><b>Nämmande av “-” och “ ” i kolumn (15) i tabell A (Spanien)</b> För ett antal UN-nummer är ”-” angivet i kolumn (15) i tabell A. Spanien föreslår att dessa UN nummer ska tilldelas transportkategori o i tabell A och att de läggs till i tabell 1.1.3.6.3 under transportkategori o. Ytterligare ett tillägg föreslås i anmärkningen för kolumn (15) i 3.2.1 för de UN-nummer som helt undantas från ADR/RID genom angiven särbestämmelse.</p>

	<p><b><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></b> Sverige ser inget behov av denna ändring men har inget emot att ändringen genomförs.</p> <p><b><u>Resultat från Joint-mötet</u></b> Förslaget antogs inte då Joint-mötet ansåg att man måste titta på varje UN-nr vad som gäller och man såg inget behov av att ändringen genomförs.</p>
<p><a href="#">2023/15</a></p> <p><a href="#">INF.36</a></p> <p><a href="#">INF.43</a></p>	<p><b><u>Ytterligare information i godsdeklaration när särbestämmelser används (Frankrike)</u></b> Frankrike föreslår att man i godsdeklarationen ska ange information som krävs enligt någon särbestämmelse genom ett tillägg i 5.4.1.1.1</p> <p><b><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></b> Sverige stöder inte förslaget då det redan anges i 5.4.1.1.21 att man i godsdeklarationen ska ange den information som krävs enligt någon särbestämmelse.</p> <p><b><u>Resultat från Joint-mötet</u></b> Förslaget i INF.43 antogs med några redaktionella ändringar samt några delar inom hakparatens för WP.15 mötet att ta beslut om.</p>
<p><a href="#">2023/18</a></p>	<p><b><u>IBC:er som används vid transport av UN 2672, ammoniaklösning (Storbritannien)</u></b> Storbritannien föreslår en ny särbestämmelse för UN 2672, ammoniaklösning 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. Detta förutsatt att IBC:n har tillräcklig hållfasthet mot det invändiga tryck som kan uppstå under normala transportförhållanden enligt kravet i första stycket i 4.1.1.10.</p> <p><b><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></b> Sverige anser att det behöver motiveras bättre varför det anses säkert att använda IBC som inte uppfyller kravet i 4.1.1.10</p> <p><b><u>Resultat från Joint-mötet</u></b> Joint-mötet antog inte förslaget då man ansåg att det inte är säkert att använda en IBC som inte uppfyller kraven i förpackningsinstruktionen.</p>
<p><a href="#">INF.4</a></p> <p><a href="#">INF.4-Rev1</a></p> <p><a href="#">INF.37</a></p>	<p><b><u>Förslag att ändra definitionerna för "batterifordon" och "batterivagn" (Storbritannien)</u></b> Storbritannien föreslår att definitionerna för "batterifordon" och "batterivagn" ändras för att de ska harmonisera med definitionerna i IMDG-koden. I RID föreslås "Battery-wagon" ändras till "Rail gas elements wagon" och i ADR föreslås "Battery-vehicle" till "Road gas elements vehicle"</p> <p><b><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></b> Sverige stödjer en harmonisering men anser termerna i förslaget kan förbättras.</p> <p><b><u>Resultat från Joint-mötet</u></b></p>

	<p>Vissa delegater såg inget behov av att ändra definitionerna och andra gav ett visst stöd för förslag 2 i INF.37. Storbritannien drog tillbaka förslaget och återkommer i frågan om de anser det nödvändigt.</p>
<b>INF.6</b>	<p><b>Ändring av särbestämmelse SP 653 i kapitel 3.3 RID/ADR (EIGA)</b> EIGA föreslår att lägga till SP 653 för UN 2037 (5A) ENGÅNGSBEHÅLLARE FÖR GAS, utan utsläppsanordning, ej påfyllningsbara och ändra i SP653 så att lättningen även omfattar gaspatroner. SP653 finns redan idag för UN1006 Argon, UN1013 Koldioxid, UN1046 Helium, UN1066 Kväve. Förslaget motiveras genom att det inte kommer påverka säkerheten eftersom max testtryck för sådana patroner är mycket mindre än det som anges i SP653.</p> <p><b><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></b> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><b><u>Resultat från Joint-mötet</u></b> FN:s subkommitté har antagit en ny särbestämmelse 406 som kommer införas till nästa utgåva av FN-rekommendationerna som kan komma att ersätta särbestämmelse 653 i ADR/RID. Joint-mötet ville avvakta resultatet från harmoniseringsmötet 26-28 april och EIGA återkommer med ett uppdaterat förslag till hösten.</p>
<b>INF.14</b>	<p><b>Förslag att införa undantag i 1.1.3.1 för beslagtaget farligt gods (Nederländerna)</b> Nederländerna har två förslag på ändringar i 1.1.3.1. Det ena förslaget innebär ett helt nytt undantag 1.1.3.1 (g) och det andra förslaget ett tillägg till 1.1.3.1 (d).</p> <p><b><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></b> Sverige stödjer principen att detta införs i bilaga A.</p> <p><b><u>Resultat från Joint-mötet</u></b> Joint-mötet ansåg att bestämmelserna 1.1.3.1 (d) och (e) tillåter myndigheter som exempel polis, tull och kustbevakning att transportera beslagtaget, anträffat och omhändertaget gods för vidare utredning, bevissäkring eller omhändertagande. Mötet ansåg även att nu gällande bestämmelser var tydliga nog och inga ändringar enligt förslaget är nödvändiga.</p>
<b>INF.15</b>	<p><b>Rättelse av klassificeringskod för UN 1779 Myrsyra i tabell 4.1.1.21.6 (Frankrike)</b> 2005 antog Joint-mötet några ändringar för UN 1779 i tabell A men följdändringen i tabell 4.1.1.21.6 blev inte införd. Därför föreslår Frankrike att klassificeringskoden för UN 1779 rättas till och ändras till "CF1" i tabellen.</p> <p><b><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></b> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><b><u>Resultat från Joint-mötet</u></b> Förslaget antogs</p>
<b>INF.17</b>	<p><b>Storetiketter för lastväxlarcontainrar (Frankrike)</b></p>

	<p>Frankrike vill inför förberedelse av ett officiellt förslag höra Joint-mötets synpunkter på förslaget i inf.17 att lastväxlarcontainrar ska anses vara bulkcontainer i kapitel 5.3</p> <p><b><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></b> Sverige stödjer att detta förtydligas.</p> <p><b><u>Resultat från Joint-mötet</u></b> Det fanns ett visst stöd för förslaget på mötet medan några delegater ansåg att dessa containrar inte ska märkas som bulkcontainer enligt kapitel 5.3. Frankrike återkommer med ett uppdaterat förslag till hösten där man tagit hänsyn till mötets kommentarer.</p>
<p><b>INF.24</b></p>	<p><b>Avsändare i 5.4.1.1.1 (Spanien)</b> Spanien har upptäckt en mindre språklig skillnad mellan den engelska och franska utgåvan i 5.4.1.1.1 (g) och anser att texten i den engelska är rätt. Därför föreslår Spanien att en justering av den franska utgåvan.</p> <p><b><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></b> Berör inte svenska utgåvan.</p> <p><b><u>Resultat från Joint-mötet</u></b> Förslaget antogs</p>
<p><b>INF.28</b></p>	<p><b>Avsändarens uppgifter enligt 4.1.3.6.7 och 4.1.6.5 (Spanien)</b> Enligt 4.1.3.6.7 och 4.1.6.5 ska en avsändare av tryckkärl verifiera att förslutningar och utrusning inte läcker. Spanien anser att det bör vara lastarens ansvar att verifiera att förslutningarna och utrustningen inte läcker eftersom avsändaren inte alltid är närvarande vid lastning och därmed föreslår en ändring av 4.1.3.6.7 och 4.1.6.5.</p> <p><b><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></b> Sent inkommet dokument</p> <p><b><u>Resultat från Joint-mötet</u></b> Det fanns ett visst stöd för förslaget på mötet och vissa delegater ansåg att det ska vara packarens ansvar att verifiera att förslutningar och utrusning inte läcker. Spanien kommer att återkomma med ett uppdaterat förslag till hösten där man tagit hänsyn till mötets kommentarer.</p>
<p><b>INF.30</b></p>	<p><b>Förslag på ändring i 5.4.1.1.3.2 gällande uppgifter i transportdokumentet (Irland)</b> 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 ska vara tillåtet att uppskatta mängden när det inte går ”utan oproportionerlig kostnad eller ansträngning” mäta mängden exakt samt att ”overpacks” läggs till i 5.4.1.1.3.2 (b).</p> <p><b><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></b> Sent inkommet dokument.</p> <p><b><u>Resultat från Joint-mötet</u></b></p>



	<p>Flera delegater ansåg att texten ”utan oproportionerlig kostnad eller ansträngning” inte är lämplig som lagtext och vill inte att denna ändring görs. Irland avser att återkomma med ett uppdaterat förslag till nästa möte.</p>
INF.35	<p><b>Reviderad definition av LPG, utbyte av synpunkter (Liquid Gas Europé)</b> Den befintliga definitionen av LPG i ADR/RID beskriver LPG som en petroleumprodukt, vilket gör att det inte återspeglar LPG med förnybart ursprung eller andra blandningar med gasol som exempelvis DME och rDME. Liquid Gas Europé tog upp en ändring av definitionen för LPG i 1.2.1 för diskussion vid jointmötet som hölls i september 2022. Frågan diskuterades även vid FN-subkommittémötet som hölls under hösten 2022. Liquid Gas Europé informerar nu om att man avser att återkomma med ett officiellt förslag till jointmötet i september 2023.</p> <p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b> Sent inkommet dokument.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet</b> Liquid Gas Europé informerade om att man fortfarande arbetar på att ta fram en ändring av definitionen för LPG i 1.2.1 och att man avser att återkomma med ett officiellt förslag till jointmötet i september 2023.</p>
<b>6. Rapporter från informella arbetsgrupper (Reports of informal working groups)</b>	
2023/14	<p><b>Kompletterande bestämmelser för transport av smält aluminium enligt UN 3257 (Tyskland)</b> Smält aluminium enligt UN 3257 transporteras i bulk i enlighet med särskild bestämmelse VC 3. Enligt VC 3 fastställer behörig myndighet i avsändarlandet transportvillkoren. Syftet med förslaget är att fastställa enhetliga minimikrav för transport. Efter Joint-mötet, våren 2021, startades det upp en internationell arbetsgrupp för att utveckla lämpliga bestämmelser i RID/ADR, särskilt för konstruktion, kontroll och användning av kärl. Arbetsgruppens utgångspunkt har varit de nationella bestämmelser som Tyskland utvecklat och tillämpar för dessa transporter men som arbetsgruppen har reviderat efter arbetsgruppens kommentarer. Förslaget innehåller dels konstruktionskrav, kontroll, märkning samt en övergångsperiod i 1.6.1. Arbetsgruppen har också tagit fram en definition för kärl enligt:</p> <p><i>“<b>Vat</b> means a containment intended for the carriage of molten aluminium of UN No. 3257, including its shell, refractory lining and service and structural equipment (see AP11 in 7.3.3.2.7).”</i></p> <p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b> Sverige stödjer arbetsgruppens förslag.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet</b> Förslaget antogs inom hakparentes för beslut på nästa WP15-möte för införande i nästa version av ADR.</p>
2023/19 INF.41	<p><b>Kemisk kompatibilitet för plastförpackningar innehållande flytande avfall (FEAD)</b></p>

	<p>Den kemiska kompatibiliteten för plastförpackningar kan verifieras med hjälp av modellvätskor och metoder som anges i 4.1.1.21.3 till 4.1.1.21.3. Vid transport av avfall är den kemiska sammansättningen inte alltid känd och kan variera från dag till dag. FEAD föreslår 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 i förpackningsgrupp 1 avsedda för transport av flytande avfall.</p> <p><b><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></b> Sverige stödjer förslaget men vissa redaktionella ändringar kan behövas innan förslaget kan antas</p> <p><b><u>Resultat från Joint-mötet</u></b> Joint-mötet gav sitt stöd för principen i förslaget men uttryckte en viss oro för tillgängligheten för godkända förpackningar samt otydigheter kring krav på förpackningsgrupp och test av kemisk kompatibilitet. FEAD kommer att sammankalla till ett möte i den informella arbetsgruppen för transport av farligt avfall för att fortsätta arbetet med ett förslag till nästa Joint-möte.</p>
<p><a href="#">2023/20</a></p> <p><a href="#">INF.29</a></p>	<p><b>Transport av paketerat avfall i kombinerad förpackning (FEAD)</b> 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 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><b><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></b> Sverige stödjer förslaget men vissa ändringar kan behövas innan förslaget kan antas</p> <p><b><u>Resultat från Joint-mötet</u></b> Joint-mötet gav sitt stöd för principen i förslaget men att det finns vissa oklarheter i förslagen från FEAD och Irland som behöver förtydligas. FEAD kommer att sammankalla till ett möte i den informella arbetsgruppen för transport av farligt avfall för att fortsätta arbetet med ett förslag till nästa Joint-möte.</p>
<p><a href="#">2023/21</a></p>	<p><b>Transport av farligt gods som avfall av privatpersoner (FEAD)</b> Undantaget i 1.1.3.1 (a) omfattar inte uttryckligen privatpersoners transporter av farligt gods som avfall då godset i vissa fall inte är förpackat i detaljhandelsförpackningar. FEAD föreslår att en ändring av 1.1.3.1 (a) så att privatpersoners transport av farligt gods som avfall är undantaget.</p> <p><b><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></b> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><b><u>Resultat från Joint-mötet</u></b> Förslaget antogs</p>
<p><a href="#">INF.16</a></p>	<p><b>Transport av avfall som innehåller asbest (Frankrike)</b> På uppdrag från den informella arbetsgruppen för transport av farligt avfall så vill Frankrike inför förberedelse av ett officiellt förslag höra Joint-mötets synpunkter på förslaget 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><b><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></b> Sverige stöder principen i förslaget men anser att förslaget inte är redo att antas och behöver förbättras.</p> <p><b><u>Resultat från Joint-mötet</u></b> Joint-mötet gav sitt stöd för principen i förslaget men ansåg att det finns vissa oklarheter i förslaget som behöver förtydligas. Frankrike kommer samarbeta med den informella arbetsgruppen för transport av farligt avfall för att ta fram ett uppdaterat förslag till nästa Joint-möte.</p>
<a href="#">INF.39</a>	<p><b>Rapport från den informella arbetsgruppen om e-learning (IRU)</b> IRU informerar kort om arbetsgruppens möten och ger även några förslag på datum för nästa möte för arbetsgruppen.</p> <p><b><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></b> Endast information.</p> <p><b><u>Resultat från Joint-mötet</u></b> IRU informerade om att man kommer organisera ett möte för den informella arbetsgruppen om e-learning och uppmanade delegater att delta på mötet.</p>
<b>7. Olyckor och riskhantering (Accidents and risk management)</b>	
<a href="#">INF.25</a> <a href="#">INF.27</a>	<p><b>Information från koordineringsmöte om förbättring av olycksrapportering (ERA)</b> Information från koordineringsmötet som hölls 15 december 2022 gällande arbetet med förbättring av olycksrapportering.</p> <p><b><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></b> Endast information</p> <p><b><u>Resultat från Joint-mötet</u></b> ERA informerade kort om koordineringsmötet som hölls 15 december 2022 gällande arbetet med förbättring av olycksrapportering. Och Frankrike visade upp deras system för rapportering av olyckor som kommer tas i bruk under 2023. I inf.27 föreslår Frankrike att den informella arbetsgruppen om förbättring av olycksrapportering ska startas upp igen. Frankrike kommer organisera ett möte för den informella arbetsgruppen under hösten 2023.</p>
<b>8. Kommande arbete (Future work)</b>	
<a href="#">2023/17</a> <a href="#">Inf.3</a>	<p><b>Hänvisning till behörig myndighet i ADR/RID, förslag på mandat för en informell arbetsgrupp (Schweiz)</b> På flera ställen hänvisar bestämmelserna till ”behörig myndighet”. Vad som avses med ”behörig myndighet” har diskuterats tidigare på ett antal möten. Schweiz föreslår att en informell arbetsgrupp startas med syfte att få en tydlig och entydig förståelse av termen ”behörig myndighet” i delarna 1 till 7 i ADR/RID</p> <p><b><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></b> Sverige stödjer förslaget på mandat för denna arbetsgrupp men tror det kommer bli svårt att nå en samsyn hos alla parter.</p>

	<p><b><u>Resultat från Joint-mötet</u></b> Mandatet antogs. Schweiz kommer organisera möten för den informella arbetsgruppen.</p>
	<p>Nästa Joint-möte kommer att hållas i Geneve 19-29 september 2023. Senast 23 kan officiella dokument skickas in till sekretariatet.</p>
<p><b>9. Övriga frågor (Any other business)</b></p>	
<p><a href="#">Inf.9</a></p>	<p><b>Resultat från WP:15 mötets diskussioner och ADN mötets workshop gällande cirkulär ekonomi, hållbar utveckling och klimatförändringar (Sekretariatet)</b> Sekretariatet informerar om resultatet från diskussionen som hölls under WP.15 mötet i november 2022 gällande cirkulär ekonomi, hållbar utveckling och klimatförändringar samt från ADN mötets workshop i januari 2023 gällande hållbar utveckling och klimatförändringar.</p> <p><b><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></b> Endast information.</p> <p><b><u>Resultat från Joint-mötet</u></b> Endast information.</p>
<p><a href="#">INF.23</a></p>	<p><b>Förslag på uppföljning och bidrag till FN:s agenda 2030 inom hållbar utveckling (Sekretariatet)</b> Som en följd av de diskussioner som hållits vid de senaste WP.15- och ADN- mötena föreslår sekretariatet några möjliga uppföljningsåtgärder och bidrag till FN:s 2030 agenda för hållbar utveckling.</p> <p><b><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></b> Sverige stödjer sekretariatets förslag.</p> <p><b><u>Resultat från Joint-mötet</u></b> Sekretariatet visade hur man anser att WP.15-, ADN-och Joint-mötena bidrar till FN:s 2030 agenda för hållbar utveckling och att man kommer återkomma till detta vid nästa Joint-möte.</p>
<p><b>10. Antagande av rapporten (Adoption of the report)</b></p>	
	<p>Rapporten antogs</p>