



Avdelningen för räddningstjänst och skydd av befolkningen
Enheten för hantering av farligt gods och brandfarlig vara
Henric Strömberg
010-240 50 95

Rapport från Joint-mötet (RID/ADR/ADN) den 9–13 september

Officiell rapport från Joint Meeting of the RID Committee of Experts and the Working Party on the Transport of Dangerous Goods, den 9-13 September 2024 i Geneve publiceras inom några veckor på [FN:s webbplats](#)

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

Följande nationer deltog:

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

Dessutom deltog representanter från ERA samt cirka 15 internationella intresseorganisationer.

Färgkoderna i rapporten betyder:

Grön = Positivt resultat (förslaget antogs/redovisades)

Gul = Förslaget drogs tillbaka eller ytterligare arbete kommer att ske

Röd = Negativt resultat (förslaget antogs inte)

Dokument	Titel och sammanfattning
ECE/TRANS/ WP.15/AC.1/XX	
1. Antagande av dagordningen (Adoption of the agenda)	
AC.1/173	Agenda för mötet
AC1-173a	Lista över dokument under varje agendapunkt Tidtabell för mötet
2. Tankar (Tanks)	
2024/34	Ändringar i typgodkännandet vid byte av utrustning i samband med underhåll (UIP) UIP föreslår ett förtydligande i RID/ADR 6.8.2.3.3 för typgodkännanden. Standard EN 12972 medger i avsnitt 4.2 ett antal konstruktionsvariationer som anses tillåtna, utan att det krävs ett nytt godkännande. 6.8.2.3.3 anger att <i>begränsade avvikelser ska beskrivas tydligt i typgodkännandecertifikatet</i> . UIP anser att texten i standarden och 6.8.3.3 står i konflikt mot varandra när det gäller begränsade variationer under ett seriebygge av tankar och att detta tolkas olika mellan medlemsländer vid underhåll av tankar och föreslår följande ändring:

“6.8.2.3.3 Amend the second paragraph to read as follows (deleted text is crossed out, new text is shown in bold): "A type approval may however serve for the approval of tanks with limited variations of the design that either reduce the loads and stresses on the tanks (~~e.g. reduced pressure, reduced mass, reduced volume~~) or increase the safety of the structure (~~e.g. increased shell thickness, more surge plates, decreased diameter of openings~~). The limited variations shall be clearly described in the type approval certificate or which are equivalent with regard to the equipment (see standard EN 12972, paragraph 4.2). The limited changes shall be documented in the inspection body's certificate and included in the tank record.”

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Sverige stödjer både att förslaget diskuteras och harmonisering mellan standard och ADR/RID. Detta behövs om det leder till missförklaringar.

Resultat från Jointmötet:

Tankarbetsgruppen och UIP insåg att det fanns en skillnad mellan hur sista meningen under 4.2.1 i EN 12972:2018 skulle tolkas. Det förslags att införa en mindre ändring i RID/ADR 6.8.2.3.3 för att bättre harmonisera med ovanstående mening i standarden.

Ändring understruken i 6.8.2.3.3

"A type approval may however serve for the approval of tanks with limited variations of the design that either reduce the loads and stresses on the tanks (e.g. reduced pressure, reduced mass, reduced volume) or , increase the safety of the structure (e.g. increased shell thickness, more surge-plates, decreased diameter of openings) or with alternative service equipment with an equivalent technical specification. The limited variations shall be clearly described in the type approval certificate.

2024/39

Ändring i 6.8.3.2.9.2 gällande sprängtrycket för sprängbleck på tankar avsedda för gas (Frankrike)

2023 introducerades nya bestämmelser i 6.8.3.2.9.2 i RID/ADR för sprängtrycket för sprängbleck på hermetiskt slutna tankar. Standard ISO 4126-7 som ofta används vid godkännande av sprängbleck anger toleranserna +/-5 %.

Frankrike anser att det nästan är omöjligt att hitta eller godkänna sprängbleck enligt de nya kraven. Man föreslår att öka sprängtrycket från 1.1 till 1.15 gånger provtrycket i 6.8.3.2.9.2 (b) samt en referens till EN 4126-7 i tabell 6.8.2.6.1 för att underlätta godkännande.

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Sverige har inte fått indikationer på att det är problem med godkännanden men om det sker i andra länder så behövs korrigerings.

Resultat från Jointmötet:

Förslaget antogs efter viss omarbeting i tankarbetsgruppen. Flera experter uttryckte sitt stöd för ändringen av 1.1 till 1.15. Det ifrågasattes om det nya sprängtrycket skulle vara för högt, särskilt i förhållande till att förhindra en BLEVE. Det sades att vid en brand och en

	<p>temperaturhöjning skulle sprängtrycket sjunka. Införande av standard EN ISO 4126–6:2014 fick inget stöd då det inte var en konstruktionsstandard. Några experter uttryckte behovet av att inkludera en sådan standard för tryckavlastningsanordningar i framtiden. Ändringen i 6.8.3.2.9.2(b) lyder:</p> <p><i>“(b) The maximum burst pressure at 20 °C, tolerances included, shall be less than or equal to 1.15 times the test pressure; and”.</i></p>
<p><u>2024/40</u></p>	<p>Värmeutrustning på tankfordon (Tyskland) 6.7.2.5.12 till 6.7.2.5.15 i RID/ADR innehåller krav på värmesystem och elektriska utrustning för UN-tankar och UN-MEG containrar. Däremot innehåller inte kapitel 6.8 i RID/ADR om tankfordon, tankcontainrar m.fl. sådana krav. För att undvika oklarheter vid bedömning och kontroll av värmesystem, till exempel i samband med tanktypgodkännandet, och av harmoniseringsskäl, bör relevanta bestämmelser i kapitel 6.7 också inkluderas i kapitel 6.8. Tyskland föreslår nya paragraferna 6.8.2.2.12-6.8.2.2.15 med tillhörande övergångsperiod för både RID och ADR att gälla från 2029.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget men ser lika gärna en referens till kapitel 6.7 då texten i förslaget (kap 6.8) är samma.</p> <p><u>Resultat från Jointmötet:</u> Flera experter informerade att det redan idag finns vissa bestämmelser i standard EN 12972:2018 för värmeutrustning som värms med ånga eller uppvärmd vätska. Förslaget antogs inte men fick stöd principiellt. Tyskland meddelade att man tog med sig kommentarerna för att återkomma till ett kommande Joint-möte.</p>
<p><u>2024/45</u> <u>INF.20</u> <u>INF.24</u></p>	<p>Förtydligande av bestämmelserna i 1.8.7.2.1.2 (d) och 1.8.7.3.2 (d) i RID/ADR (Frankrike) Förslag att ändra 1.8.7.2.1.2 (d), som rör kontrollorganets uppgifter, och 1.8.7.3.2 (d), övervakning av tillverkning, för att förtydliga kraven vid typprovning och utfärdande av certifikat om typgodkännande och övervakning av tillverkning. Frankrike anser att texten i 1.8.7.2.1.2 (d) inte tydligt anger vem som är behörig att kvalificera eller godkänna metoderna vid utförande av varaktiga förband eller den personal som utför detta. Å andra sidan, i 1.8.7.3.2 är det behöriga organet inte alltid ett kontrollorgan. Det kan vara en intern kontrolltjänst (IS) eller ett kontrollorgan (typ A) och verifierar endast kvalifikation eller godkännande, men tillverkaren kan byta personal under giltighetstiden.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Jointmötet:</u></p>

	<p>Efter diskussion ändrades förslaget ordalydelse enligt nedan. På grund av de betydande ändringarna av bestämmelserna kom man dock överens om att inte anta den reviderade formuleringen tills vidare. Formuleringen nedan har utarbetats för vidare arbete av tankarbetsgruppen. Ett utkast till ny text för vidare arbete lyder:</p> <p>1.8.7.2.1.2 (d) (draft): “(d) As applicable, grant or verify the suitability of: (i) the qualification of the procedures for the permanent joining of parts. (ii) the qualification of the personnel undertaking the permanent joining of parts. (iii) the qualification of personnel undertaking the non-destructive tests.”</p> <p>1.8.7.3.2 (d) (draft) “(d) As applicable, verify the validity of: (i) the qualification of the personnel undertaking the permanent joining of parts. (ii) the qualification of the personnel undertaking the non-destructive tests.”</p>
<p>INE.7</p>	<p>Problem att tillämpa bestämmelsen med "SV"-märket i 6.8.3.2.9.6 (Nederländerna)</p> <p>Bestämmelserna om hur märkningen med "SV" (säkerhetsventil) ska tillämpas kan leda till missförstånd och även ge böter. Detta då det ibland anses gälla för tankar avsedda för transport av kylda kondenserade gaser. Vanliga läsare anser att termen kondenserade gaser även ska inkludera kylda kondenserade gaser som en undergrupp, då de är i ett flytande tillstånd. Skillnaden ligger dock i att vakuumisolerade tankar, med lägre tryck, ger ett bra skydd mot BLEVE.</p> <p>För att lösa denna förvirring på kort sikt föreslås det att en förklaring publiceras på UNECE:s hemsida (ADR-tolkningslista). <i>“The application of the “SV” mark of subsection 6.8.3.2.9 applies only to tanks intended for the carriage of compressed and liquefied gases. Tank intended for the carriage of refrigerated liquefied gases, MEGCs and battery vehicles shall not be provided with the “SV” mark.”</i></p> <p>Alternativt ger Nederländerna även en rad andra förslag på att såväl flytta bestämmelserna som nya rubriker för förtydligande.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Sverige stödjer ett förtydligande på FN och OTIF´s hemsida men anser att dagens märkningskrav med "SV" kan vara kvar i samma avsnitt som idag.</p> <p><u>Resultat från Jointmötet:</u></p> <p>Förslaget att införa en tolkning på UNECE och OTIF hemsidor för att undvika misstolkning antogs på mötet. Mötet informerade att det är WP.15 som ska ta det officiella beslutet att meddela sekretariatet. Den föreslagna tolkningen lyder:</p> <p><i>“The display of the “SV” mark required by 6.8.3.2.9.6 applies only to tanks intended for the carriage of compressed, liquefied and dissolved gases fitted with safety valves. Tanks intended for the carriage of refrigerated liquefied</i></p>

	<p><i>gases, MEGCs and battery-wagons/battery-vehicles, the elements of which are pressure receptacles, shall not display the “SV” mark.”</i></p> <p>När det gäller rubrikerna ansågs det att det fortfarande inte skulle lösa alla problem men att en omstrukturering av 6.8.3.2, liknande den struktur som finns i kapitel 6.7 för olika gaser, vore bättre. Nederländerna avser att ta sig an detta arbete för att återkomma senare med nytt förslag.</p>
<p>INF.9</p>	<p>Problem och konsekvenser som kan uppstå om dubbla tankcertifikat för intermodala tankar inte längre tillåts. Rapport från tankarbetsgruppens möte som hölls 9 och 30 juli 2024 (ITCO)</p> <p>Inför mötet hade en lista tagits fram, som är bifogad som bilaga i rapporten, med fokuspunkter att diskutera. Dubbla tankcertifikat på intermodala tankar har använts i mer än 30 år för att underlätta säker transport på såväl sjö som land och har miljöfördelar pga. högt nyttjande. Trots att det idag inte finns säkerhetsrisker så finns det svårigheter vid tillsyn som kräver specifik utbildning för att undvika missförstånd. Även mellanliggande och återkommande kontroller kan vara krävande att utföra men fungerar idag tillfredsställande. Detta dokument ger både de problem samt konsekvenser som ett förbud mot dubbla tankcertifikat ger upphov till men också branschens väg framåt för att hjälpa vid tillsyn.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Sverige deltar inte i arbetsgruppen men kan se problemen som beskrivs både vid tillsyn av tankarna med dubbla godkännanden men också den påverkan och kostnad det kan innebära för branschen. Sverige ser gärna en fortsatt diskussion i arbetsgruppen.</p> <p><u>Resultat från Jointmötet:</u></p> <p>ITCO kunde tyvärr inte närvara vid mötet men tankarbetsgruppen diskuterade de 9 punkterna som återfinns i dokumentet. Frankrike erbjöd sig att ta fram ett arbetsdokument till nästa Joint-möte för att komma vidare med punkterna i dokumentet.</p>
<p>INF.10</p>	<p>Tillämpning av RID, ADR och ADN avseende tankar med dubbla godkännanden som UN-tank och RID/ADR tankcontainrar (ITCO)</p> <p>Behöriga myndigheter har informerat arbetsgruppen om om ärenden som rör dubbelt godkända intermodala tankar. Dessa tankar är godkända som båda UN-tankar som omfattas av bestämmelserna i kapitel 4.2 och 6.7, och även bestämmelserna i kapitel 4.3 och 6.8 i RID/ADR-tank containrar. Detta dokument är ett svar på de kommentarer som dubbla godkända tankar kan utgöra vid tillämpning. Förslagen i dokumentet syftar till att hjälpa tillsynsmyndigheter där de stöter på tankar med dubbla godkännanden. Förslaget refererar till diskussionspunkt 3.3 i bilagan till INF.9.</p>

	<p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Se kommentar för INF.9</p> <p><u>Resultat från Jointmötet:</u> Några experter uttryckte sitt stöd medan de flesta gav inte stöd då det ansågs för tidigt och borde övervägas tillsammans med de frågor som togs upp i INF 9.</p>						
<p><u>INF.22</u></p>	<p>Transport av läckande tank eller MEG-container (Frankrike) Frankrike fick nyligen frågan att godkänna en transport av en läckande MEG-container till reparation. Man hittade inget generellt förbud i kapitel 4.3, liknande det som finns i kapitel 4.2.4.6. I kapitel 4.3 (4.3.3.6) finns bestämmelsen för tankcontainrar och det vore därför lämpligt om förbudet mot transport även ska tillämpas på MEG-containerar. Frankrike föreslår att lägga till avsnitt 4.3.2.3.8 med följande text: “Tanks and MEGCs shall not be offered for carriage when leaking.”</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Principiellt stöd gavs men man ansåg att förslaget borde övervägas mer. Frankrike uppmanades att ta fram ett reviderat förslag för ett framtida möte som täcker alla ämnen och andra frågor som kan påverka inneslutningens integritet.</p>						
<p><u>INF.30</u></p>	<p>Rapport från tankarbetsgruppen Dokumentet summerar diskussionerna och utfallet av tankarbetsgruppens möte 9–11 september.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Se resultat av tankarbetsgruppens möte under respektive förslag under agendapunkt 2.</p>						
<p>3. Standarder (Standards)</p>							
<p><u>2024/29</u> <u>INF.5</u></p>	<p>Information om pågående arbete inom CEN (CEN) CEN informerar Joint-mötet om standardiseringsarbetet vid nya eller uppdaterade standarder i RID/ADR. Standarder som är nya under arbete (new work items) är följande:</p> <table border="1" data-bbox="419 1713 1177 2033"> <thead> <tr> <th>Reference</th> <th>Title</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>prEN ISO 18119 rev</td> <td>Gas cylinders — Seamless steel and seamless aluminium-alloy gas cylinders and tubes — Periodic inspection and testing</td> </tr> <tr> <td>EN ISO 17871:2020/prA2</td> <td>Gas cylinders — Quick-release cylinder valves —</td> </tr> </tbody> </table>	Reference	Title	prEN ISO 18119 rev	Gas cylinders — Seamless steel and seamless aluminium-alloy gas cylinders and tubes — Periodic inspection and testing	EN ISO 17871:2020/prA2	Gas cylinders — Quick-release cylinder valves —
Reference	Title						
prEN ISO 18119 rev	Gas cylinders — Seamless steel and seamless aluminium-alloy gas cylinders and tubes — Periodic inspection and testing						
EN ISO 17871:2020/prA2	Gas cylinders — Quick-release cylinder valves —						

	Specification and type testing – Amendment 2
prEN ISO 17879 rev	Gas cylinders – Self-closing cylinder valves – Specification and type testing
prEN ISO 21010	Cryogenic vessels - Gas/material compatibility
prEN ISO 21029-1	Cryogenic vessels – Transportable vacuum insulated vessels of not more than 1 000 litres volume – Part 1: Design, fabrication, inspection and tests
prEN 13799 rev	LPG equipment and accessories - Contents gauges for Liquefied Petroleum Gas (LPG) pressure vessels

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 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/DIS 9809-4:2024)
EN ISO 7866:2012/prA2	Gas cylinders - Refillable seamless aluminium alloy gas cylinders - Design, construction and testing - Amendment 2 (ISO 7866:2012/DAM 2:2024)
EN 12252:2022/prA1	LPG equipment and accessories - Equipping of LPG road tankers

Standarder vid Stage 3 och 4:

Reference	Title
EN ISO 18119:2018/FprA2	Gas cylinders - Seamless steel and seamless aluminium-alloy gas cylinders and tubes - Periodic inspection and testing - Amendment 2 (ISO 18119:2018/FDAM 2:2024)

	<table border="1" data-bbox="419 107 1193 248"> <tr> <td data-bbox="419 107 687 248">FprEN 17339</td> <td data-bbox="687 107 1193 248">Transportable gas cylinders – Hoop wrapped and fully wrapped carbon composite cylinders and tubes for hydrogen</td> </tr> </table> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Endast information. Sverige deltar inte aktivt i standardiseringsarbetet för närvarande.</p> <p>Resultat från Jointmötet: Arbetsgruppen för standarder rapporterade om översynen av de standarder i dokument ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2024/29. Rapporten från senaste arbetsgruppsmöte finns i det informella dokumentet INF.5. Förslagen i INF.5 antogs för ikraftträdande 2027. När det gäller den nya not som antagits enligt 6.2.4.2 för standarden EN ISO 11623:2023 rekommenderade mötet alla stater/partner i RID/ADR att börja tillämpa anmärkningen redan 2025.</p>	FprEN 17339	Transportable gas cylinders – Hoop wrapped and fully wrapped carbon composite cylinders and tubes for hydrogen
FprEN 17339	Transportable gas cylinders – Hoop wrapped and fully wrapped carbon composite cylinders and tubes for hydrogen		
<p>2024/30</p> <p>INF.6</p>	<p>Borttagning av kolumn (3) i tabellerna för referenser till standarder i kapitel 6.2 och 6.8 (CEN) Vid förra Joint-mötet i mars 2024 presenterade standardarbetsgruppen en rapport (INF.14) där man föreslog att ta bort kolumn 3 (kraven som standarden överensstämmer med) i tabellerna för referenser till standarder i kap. 6.2 och 6.8. När tabellerna infördes i RID/ADR var man positiva till kolumn 3 men medlemmar av standardarbetsgruppen ansåg nu inte kolumn 3 längre vara till nytta för användaren och kan möjligen leda till att en användare inte överväger alla tillämpliga aspekter av bestämmelserna. Joint-mötet har givit CEN i uppdrag att skicka in ett officiellt dokument, som framgår av detta förslag.</p> <p>I INF.6 finns två förslag på konsekvensändringar i tabellerna för 6.8.2.6.1 (konstruktion och tillverkning) och 6.8.2.6.2 (typprovning, kontroll och provning) som en följd på de ändringar som föreslås i dokument 2024/30, om detta antas vid mötet. Dessa ändringar lägger till värdefull information i kolumn 1 där det istället framgår vilka delar i RID/ADR som standarden <u>inte</u> överensstämmer med.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer att man tar bort kolumn 3 men måste då beakta att få med information till kolumn 1 som föreslås i INF.6.</p> <p>Resultat från Jointmötet: Mötet noterade förslagen från arbetsgruppen i dokument ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2024/30 och antog de ändringar som föreslogs. I INF.6 antog mötet förslagen i viss ändrad lydelse.</p>		
<p>2024/31</p>	<p>Information från standardarbetsgruppen – EN ISO 10297:2024 (CEN) Standard ISO 10297 publicerades i april 2024. Kort efter publicering upptäcktes ett antal fel som hade införts vid redigering. Felen</p>		

åtgärdades och en korrigerad utgåva av ISO 10297:2024 publicerades i mitten av maj 2024. CEN har informerat branschen om felet men vill uppmärksamma mötet om situationen. En tolkning publiceras på UNECE och OTIF-webbplatser om att tillämpa av den korrigerade utgåvan av standarden.

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Sverige stödjer förslaget.

Resultat från Jointmötet:

Med hänvisning till felen i standarden EN ISO 10297:2024, som nyligen publicerades och hänvisades till i RID/ADR 2025, uppmärksammade CEN:s representant mötet på att en tolkning skulle publiceras på UNECE:s och OTIF:s webbplatser. Denna kräver ansökan enligt korrekta utgåvan av standarden, med förbehåll för godkännande av WP.15 och RID-expertkommitténs stående arbetsgrupp. Mötet tillstyrkte denna begäran.

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

INF.8

Individer som behöver utbildning enligt kapitel 1.3 (Nederländerna)

Nederländerna vill belysa vikten av att alla personer delaktiga i transporter av farligt gods är tillräckligt utbildade, oberoende av deras anställningsstatus och att ett förtydligande skulle behövs. För enmansföretag, eller egenföretagare, är begrepp som "anställd" eller "personal" inte alltid tillämplig. Detta är av särskild betydelse vid tillsyn för att kunna avgöra vilken utbildning som krävs för delaktiga i transporter. Nederländerna ställer två frågor till Joint-mötet:

1. Håller Joint-mötet med om att 1.3-utbildning krävs för alla personer som är involverade i transport av farligt gods?
2. Anser Joint-mötet att kapitel 1.3, som det för närvarande beskrivs, bör tolkas som tillämplig på alla individer som är delaktiga i transport av farligt gods, oavsett anställd eller personalstatus?

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Sverige stödjer diskussionen och anser att 1.3-utbildning gäller alla delaktiga i transporten enligt kapitel 1.4, oavsett personens anställningsform.

Resultat från Jointmötet:

Medan många på mötet ansåg att alla personer som är involverade i transport av farligt gods måste utbildas oavsett deras anställningsstatus, var andra mer försiktiga med konsekvenserna gällande ansvarsförhållandena, särskilt när det gäller underentreprenörer eller uthyrning av personal.

	Nederländernas erbjöd sig att återkomma vid nästa Joint-möte med ett nytt förslag som tar hänsyn till de synpunkter som inkommit och nuvarande bestämmelserna i kapitel 1.3 i Modellregelverket.
	Ad hoc-arbetsgruppen för harmonisering av RID/ADR/ADN Det kommande mötet i ad hoc-arbetsgruppen för harmonisering av RID/ADR/ADN med FN:s rekommendationer om transport av farligt gods kommer att hållas i Genève den 15–16 april 2025.
5. Förslag på ändringar i RID/ADR/ADN (Proposals for amendments)	
5 (a) Aktuella frågor (Pending issues)	
2024/33	<p>Återkommande kontroll för fyllda batterivagnar/batterifordon i enlighet med förpackningsinstruktion P200 (EIGA)</p> <p>2015 års RID/ADR ändrades för att tillåta vissa gaser i förpackningsinstruktion P200 att få perioden för återkommande kontroll förlängda från tio till femton år. Det beslutades att arbetet inte skulle omfatta batterivagnar/batterifordon förrän man hade fått erfarenhet av gasflaskor och gasflaskpaket. EIGA har inte fått några rapporter om fel på gasflaskor och gasflaskpaket efter förlängningen till ett femtonårigt testintervall. Efter vissa undersökningsresultat föreslår EIGA att det femtonåriga testintervallet utvidgas till att även omfatta batterivagnar/batterifordon som är konstruerade med antingen sömlösa stålcyllindrar eller sömlösa stålcyllindrar som endast innehåller antingen UN 1046 KOMPRIMERAT HELIUM eller UN 1049 KOMPRIMERAT VÄTE.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</p> <p>Sverige stödjer principen att tillåta samma utökade kontrollintervall men anser att det inte gått tillräckligt lång tid sedan utökningen började gälla mindre tryckkärl av stål för vissa gaser. Många av de tryckkärlen har ännu inte genomgått den återkommande kontrollen med ett intervall på 15 år.</p> <p>Resultat från Jointmötet:</p> <p>Förslaget diskuterades i tankarbetsgruppen och fick stöd av majoriteten av experterna. Några medlemsländer i plenum efterfrågade data och erfarenheter för att kunna ta ställning i frågan. EIGA tog till sig av kommentarerna och återkommer med ett nytt förslag till kommande möte.</p>
2024/43	<p>Märkning av gasolflaskor – 6.2.3.9.4 (Liquid Gas Europe)</p> <p>Flera icke-europeiska medlemsländer till RID/ADR använder alternativa UN-nummer för gasol (UN 1011 Butan, UN 1075 Petroleumgaser, kondenserade och UN 1978 Propan). Förslaget är att införa lättnader för märkning likt de som finns för UN 1965 Kolvätegasblandning. Lättnaderna omfattar märkning av tryckkärls vikt, minsta godstjocklek och identifiering av flaskgängen.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</p>

	<p>Sverige avvaktar diskussionen.</p> <p>Resultat från Jointmötet:</p> <p>Flera farhågor om förslaget kom fram. De flesta delegater som sa något ville ha mer fakta och motivering till varför uppgifterna om cylindrarnas inte längre behövs. Några delegater föredrog att gå vidare med ett mer systematiskt tillvägagångssätt i stället för ett undantag, medan andra menade att behovet av att överväga förslaget för fler gaser som föreslås i 6.2.3.9.4 för att undvika luckor i kontrollförfarandet.</p> <p>Liquid Gas Europe uppmanade alla delegater att skicka sina skriftliga kommentarer via e-post. De erbjöd sig att göra efterforskningar om bakgrunden till de nuvarande bestämmelserna och ta upp frågan vid nästa möte i mars 2025.</p>
<p>2024/44</p> <p>INF.27/Rev.1</p>	<p>Reviderad definition av kondenserad petroleumgas, LPG (Liquid Gas Europe)</p> <p>Förslaget innebär att utesluta hänvisningar till "Petroleum" i alla befintliga namn, definitioner och referenser för LPG (Liquefied Petroleum Gas) som inte är del av en titel, förordning eller standard.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</p> <p>Sverige stödjer harmonisering mellan RID/ADR och det beslut som togs vid FN:s subkommittémöte.</p> <p>Resultat från Jointmötet:</p> <p>Efter diskussionen antog det gemensamma mötet de ändringar som föreslagits i det informella dokumentet INF.27/Rev.1.</p> <p>Ordföranden för TDG-subkommittén välkomnade mötets beslut om anpassningen av definitionen av gasol i RID/ADR/ADN till det beslut som fattats av TDG-subkommittén om en ny särbestämmelse i den kommande tjugofjärde upplagan av modellregelverket. Beslutet ger branschen en tydlig signal att gå vidare med förnybar energi och på så sätt bidra till en hållbar utveckling.</p>
<p>INF.4</p> <p>INF.12</p>	<p>Last mile delivery (COSTHA)</p> <p>COSTHA återkommer med förslag om undantag/lättnader för förpackat farligt gods från återförsäljaren/detaljhandeln för leverans till konsument ("Last mile delivery").</p> <p>FEA (European Aerosol Federation) ger i INF.12 stöd åt förslaget.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</p> <p>Sverige stödjer inte förslaget som det fortfarande är utformat då det är alltför generösa gränser och riskerar att åsidosätta lättnader som exempelvis värdeberäknad mängd. Även mycket svårt för tillsynsmyndigheten att avgöra "last mile". Svårt att tillämpa för den person som inte har bra kunskap om regelverket.</p> <p>Resultat från Jointmötet:</p>

	<p>Visst stöd finns för att klargöra vad som gäller för nya typer av transporter där farligt gods transporteras till privatpersoner från återförsäljare, e-handel/onlinehandel med flera. Förslaget från COHSTA är dock fortfarande för brett skrivet och nytt förslag kommer tas fram.</p>
<p>INF.17</p>	<p>Farligt gods i maskiner och utrustning eller artiklar – använda artiklar (Tyskland och CEFIC)</p> <p>Vid Joint-mötet, hösten 2017 beslutades att ta bort 1.1.3.1 (b) för transport av maskiner eller utrustning som i sin konstruktion eller driftsutrustning innehåller farligt gods. Istället tog man fram särbestämmelse 672 för UN 3363. CEFIC anser att det inte skapat några problem att tillämpa de nya bestämmelserna för nya artiklar när det är givet hur mycket farligt gods en artikel innehåller men vid transport av använda artiklar, från ex. en produktionsanläggning, är det i ibland mycket svårt att uppskatta mängden.</p> <p>CEFIC och Tyskland anser att det behövs en ändring i bestämmelserna för att lösa dessa transporter på ett bra sätt och föreslår till att börja med att multilaterala avtalet M350 förlängs. I dokumentet ges två förslag på möjlig lösning och avser också att återkomma med ett officiellt förslag till nästa Joint-möte.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Sverige förstår problematiken och överväger att lämna skriftliga kommentarer.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u></p> <p>Det fanns ett principiellt stöd för de alternativ som föreslagits i INF.17. De flesta delegater ansåg att det behövdes ytterligare förtydligande i båda alternativen för att undvika missbruk av de nya bestämmelserna. Man kom överens om att undanta ämnen eller föremål i klasserna 1 och 7 och överväga ytterligare bestämmelser om rengöring och information i godsdeklarationen.</p> <p>Delegaterna uppmanades att skicka sina skriftliga kommentarer via e-post till Tyskland eller Cefic, som erbjöd sig att återkomma nästa möte med ett uppdaterat förslag.</p>
<p>INF.21</p>	<p>Dokumentation – Ny anmärkning i 5.4.0.2 (Frankrike och Tyskland)</p> <p>Under höstmötet antogs följande tillägg i ADR 5.4.0.2 och RID 5.4.0.1:</p> <p><i>”Informationen som föreskrivs i detta kapitel gällande det farliga gods som transporteras, ska vara tillgänglig under transport så att allt gods per fordon och fordonet kan identifieras i handlingen.”</i></p> <p>Avsikten med detta ändringsförslag var att säkerställa koppling mellan det farliga godset och transportdokumentet. Med fysisk pappersdokumentation finns kopplingen automatiskt genom att dokumentationen finns med på fordonet men med elektronisk dokumentation ansågs det nödvändigt att förtydliga kopplingen då det skulle kunna misstolkas. I dokumentet föreslås att stryka en mening i</p>

	<p>ADR 5.4.0.2 för att istället lägga till en ny mening. I RID 5.4.0.1 föreslås att stryka andra stycket och istället lägga till en ny mening i stycke 1.</p> <p><i>“The description of the goods per (cargo) transport unit or cargo transport unit will be accessible by the identification of the transport unit or cargo transport unit, which is therefore used as link to the documentation.”</i></p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige förstår problematiken och fortsätter följa diskussionen.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Mötet välkomnade förslaget om att förtydliga ändringarna i 5.4.0.1 och 5.4.0.2 i 2025 års versioner av RID, ADR och ADN eftersom kopplingen mellan beskrivningen av godset och transportenheten i det elektroniska transportdokumentet är oklar. Jointmötet uppmanade Frankrike och Tyskland att lägga fram ett uppdaterat officiellt dokument för behandling vid nästa möte.</p>
5 (b) Nya frågor (New proposals)	
<p><u>2024/28</u></p>	<p>Ändring av kraven för tryckkärl som godkänts av US DOT med avseende på bortskaffande i en stat som är part i RID/ADR/ADN (EIGA)</p> <p>Både import och export av DOT-tryckkärl beskrivs i 1.1.4.7. För att tillåta transport av fyllda eller tomma, ej rengjorda DOT-tryckkärl till anläggningar för omhändertagande föreslår EIGA ny lydelse i 1.1.4.7. Idag är transport av DOT-tryckkärl för bortskaffande endast möjlig med bärningstryckkärl. Transport av fyllda eller tomma, ej rengjorda DOT-tryckkärl till dessa anläggningar omfattas inte av 1.1.4.7.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Jointmötet:</u> De flesta företrädarna stödde principen i förslaget. En del delegater ansåg att tidsperioden för det datum som fastställts för nästa periodiska besiktning bör begränsas. Andra ansåg att förslagen inte var nödvändiga och föredrog att få en mer detaljerad motivering. Mötet enades om att återuppta frågan vid nästa möte i mars 2025 på grundval av ett nytt dokument från EIGA.</p>
<p><u>2024/32</u></p> <p><u>INF.25</u></p>	<p>Ändringar i RID/ADR 4.1.1.11 och 4.1.1.2 angående tomma, ej rengjorda förpackningar (FEAD)</p> <p>Förslag till ändring av 4.1.1.11 och 4.1.1.2. för att förtydliga tillämpning av UN 3509 FÖRPACKNINGAR, UTTJÄNTA, TÖMDA, EJ RENGJORDA och användning av tomma förpackningar med rester av olika klasser. I INF.25 ger Irland stöd till förslaget med några mindre justeringar.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p>

	<p>Sverige stödjer principen men anser att det behövs redaktionella ändringar innan förslaget antas.</p> <p>Resultat från Jointmötet: Förslaget fick principiellt stöd, även ändringarna i INF.25. Några delegationer rekommenderade att ytterligare ändringar skulle föras in och föredrog att de nya bestämmelserna skulle omorganiseras på ett sådant sätt att de ursprungliga bestämmelserna för UN 3509 bibehölls. Efter ett lunchmöte enades man om att FEAD och Irland ytterligare skulle korrigera förslaget och komma med ett officiellt dokument nästa möte och ta hänsyn till de synpunkter som mottagits.</p>
<p>2024/35</p>	<p>Transport av tryckkärl som kräver bedömning om överensstämmelse genomförd på en annan plats än tillverkningsplatsen (ECMA) En ny särbestämmelse föreslås vilket tillåter transport av tryckkärl som kräver bedömning på annan plats att fyllas med UN 1002 (luft) eller UN 1066 (kvävgas) för att upprätthålla ett tryck (20 bar eller 10% av arbetstrycket) så att inte tryckkärlet skadas vid transport för bedömning om överensstämmelse på annan plats.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer principen men anser att det i förslaget saknas vilka bestämmelser som ej behöver tillämpas.</p> <p>Resultat från Jointmötet: Några delegater som yttrade sig underströk att hänvisningen till de standarder som anges i kapitel 6.2 var för bred och att stationära tryckkärl av kompositmaterial av typ 4 inte definierades i RID/ADR/ADN. Andra ansåg att de föreslagna ändringarna behöver motiveras ytterligare. Mötet gav stöd åt principen i förslaget och enades om att fortsätta diskussionen vid nästa möte genom ett nytt officiellt dokument från ECMA.</p>
<p>2024/36 INF.28 INF.28 rev1</p>	<p>Tryckkärl som är konstruerade enligt standard EN 17339 (ECMA) Tryckkärl konstruerade enligt EN 17339 är speciellt godkända för UN 1049 Väte, komprimerad. En ny särbestämmelse föreslås för att kunna transportera tryckkärl som är konstruerade enligt standard EN 17339 antingen som individuella tryckkärl eller som delar av en batterivagn/batterifordon eller en MEG-container när den istället är fylld med UN 1002 Luft, UN 1066 Kväve, komprimerad eller UN 1956 Komprimerad gas, N.O.S. Detta för att tillåta transport för första fyllning, återkommande kontroll, underhåll eller bortskaffande med ovanstående gas under ett tryck mellan 5–20 bar för att inte skada tryckkärlets konstruktion.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer principen men anser att det i förslaget saknas vilka bestämmelser som ej behöver tillämpas.</p>

	<p>Resultat från Jointmötet:</p> <p>Förslaget att införa en ny särbestämmelse antogs efter två omarbetningar av texten i INF.28 samt det slutligt antagna INF.28 Rev1. Den nya särbestämmelsen lyder:</p> <p><i>"xxx Pressure receptacles approved in conformity with EN 17339 intended for the carriage of UN 1049, HYDROGEN, COMPRESSED may be carried with UN 1066 NITROGEN, COMPRESSED for the purpose of assembly, periodic inspection, maintenance or disposal with an internal pressure that supports the pressure receptacle liner. The pressure shall be not more than the lower value of either 10% of the working pressure or 20 bar.</i></p> <p><i>Battery-wagons/battery-vehicles and multiple-element gas containers intended for the carriage of UN 1049 HYDROGEN, COMPRESSED containing pressure receptacles approved in conformity with EN 17339 may be transported with UN 1066 NITROGEN, COMPRESSED for the purpose of first filling, periodic inspection, maintenance or disposal with an internal pressure that supports the liner of the pressure receptacles. The pressure shall be not more than the lower value of either 10% of the working pressure or 20 bar. "</i></p> <p><i>All other requirements of RID/ADR shall be met."</i></p> <p><i>The transport document shall include the following statement:</i></p> <p><i>"Carriage in accordance with special provision xxx."</i></p>
<p>2024/37</p> <p>INF.13</p>	<p>Transport av stationära tryckkärl som är konstruerade enligt en kod som erkänts av en nationell behörig myndighet (ECMA)</p> <p>ECMA återkommer med ett förslag där man tagit hänsyn till kommentarer från det senaste Joint-mötet i mars 2024. Tidigare var stationära tryckkärl gjorda av metall och som inte är konstruerade enligt refererade standarder i RID/ADR. Idag finns det kompositflaskor för att minska vikten då de ibland installeras på byggnadstak. Vissa konstruktionstyper kräver att de transporteras med ett tryck på mellan 5 och 20 bar för att säkerställa bibehållen konstruktion. Komprimerade gaser som används vid transporter är UN 1002 LUFT, UN 1056 KRYPTON eller UN 1066 KVÄVE trots att dessa tryckkärl inte är avsedda för gas. De stationära tryckkärlen är konstruerade enligt nationella bestämmelser, godkända av en nationell behörig myndighet. Undantaget i 1.1.3.2 (c) gäller endast transport av gaser upp till 2 bar och anses inte vara lämplig att ändra då det skulle undanta många gaser från bestämmelserna.</p> <p>ECMA föreslår en ny särbestämmelse för att kunna transportera dessa stationära tryckkärl för installation, kontroll, underhåll eller bortskaffning.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</p> <p>Sverige avvaktar diskussionen då det inte riktigt framgår om det handlar om transportabla eller stationära tryckkärl per definition. Inte heller här framgår vilka bestämmelser som ej behöver tillämpas.</p> <p>Resultat från Jointmötet:</p>

	<p>De flesta företrädarna ansåg att tillämpningsområdet som föreslogs i båda dokumenten var för brett och borde begränsas till att endast avse stationära tryckkärl av kompositmaterial av typ 4. Andra nämnde att man av säkerhetsskäl förutom det maximala trycket på 20 bar bör lägga till ett omnämmande av 10 % av kärlets arbetstryck. Det rekommenderades också att UN 1002 skulle tas bort. Företrädarna för Storbritannien och ECMA uppmanade alla delegater att skicka sina skriftliga kommentarer via e-post. De erbjöd sig att gemensamt utarbeta ett nytt dokument för nästa möte med beaktande av de kommentarer som inkommit.</p>
<p>2024/41</p>	<p>Nationella förfaranden för att bestämma kontrollintervallen för tryckkärl som använder kompositmaterial enligt förpackningsinstruktion P 200 (9) (Tyskland)</p> <p>Tyskland önskar information om medlemsstaternas olika nationella förfaranden för att fastställa kontrollintervall för tryckkärl som använder kompositmaterial enligt förpackningsinstruktion P 200 (9), kontrollintervall för återkommande kontroll.</p> <p>Tyskland föreslår att man samlar in och sammanställer information om de olika metoder som används av medlemsländerna. För att uppnå detta uppmanas länderna att dela med sig av följande info:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Är ett kontrollintervall på mer än fem år tillåtet? - Vilka är de tekniska kraven för ett sådant längre intervall? - Beviljas ett förlängt inspektionsintervall under hela tryckkärls livslängd eller är det utökat kontrollintervall kopplat till löpande efterlevnad av verifierbara villkor? <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Behörig myndighet i Sverige har inte godkänt tryckkärl konstruerade enligt en nationell kod.</p> <p><u>Resultat från Jointmötet:</u></p> <p>Tysklands initiativ att samla in information om nationella förfaranden för förlängning av inspektionsintervallen för tryckkärl av kompositmaterial välkomnades. Delegaterna uppmanades att skicka sina skriftliga svar på de tre frågor som togs upp i punkt 6 i dokumentet till Tyskland (georg.mair@bam.de), som erbjöd sig att rapportera tillbaka vid nästa möte.</p>
<p>2024/42</p>	<p>Förslag till ändringar i RID/ADR 5.4.1.1.3.2 angående information i godsdeklarationen om totalmängden som transporteras (FEAD)</p> <p>Föreslagen ändring av 5.4.1.1.3.2 för att tillåta en uppskattning av mängden avfall i tankar, andra än slamsugartankar.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Sverige stödjer principen men förslaget behöver redaktionella ändringar innan det kan antas.</p> <p><u>Resultat från Jointmötet:</u></p>

	<p>De flesta delegater som yttrade sig uttryckte oro över den nya punkten b om uppskattning av avfallsmängden (med hänvisning till 1.10.3.1.2) och föredrog att behålla de nuvarande bestämmelserna med hänvisning till 2.1.3.5.3. Andra ville ha en mer detaljerad motivering till de föreslagna ändringarna och ett förtydligande av innebörden av "tillräcklig information" om fyllnadsgraden i tankarna. Efter diskussionen erbjöd sig företrädaren för FEAD att se över förslaget och återkomma med ett omarbetat dokument vid nästa möte.</p>
<p>2024/46</p>	<p>Redaktionella ändringar i RID/ADR/ADN (Sekretariatet) Under utarbetandet av ADR och RID 2025, noterade sekretariatet för OTIF och UNECE att ett antal redaktionella ändringar skulle förbättra texten i RID/ADR/ADN. Det gäller korsreferenser, layout av tabell 4.1.1.21.6, text för den nya fotnoten i särbestämmelse 407, förkortningar i avsnitt 1.2.3 samt ett antal ändringar för den franska utgåvan.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer korrigeringarna.</p> <p>Resultat från Jointmötet: Joint-mötet antog de föreslagna ändringarna av RID/ADR/ADN för ikraftträdande den 1 januari 2027. När det gäller ändringen av den nya fotnoten till särbestämmelse 407 kom man överens om att anpassa den franska texten till den engelska texten genom ett officiellt dokument till nästa möte. Mötet antog sekretariatets förslag om att säkerställa en konsekvent användning av förkortningar i RID/ADR/ADN 2027.</p>
<p>INF.16</p>	<p>Följdändringar av särbestämmelserna 310 och 388 (OTIF) I 2025 års RID/ADR/ADN inkluderas UN 3551 och 3552 för natriumjonbatterier och natriumjonbatterier som i utrustning eller förpackade med utrustning. I detta sammanhang togs en ny 2.2.9.1.7.2 in som innehåller krav på natriumjonbatterier. De flesta av kraven uppfylldes tidigare av befintliga 2.2.9.1.7, som tidigare bara gällde litiumbatterier. Följdändringar gjordes på olika ställen för att hänvisa till kraven för natriumjonbatterier utöver dem för litiumbatterier. Enligt OTIF-sekretariatets uppfattning har det glömts bort att göra konsekvenser ändringar i särskilda bestämmelser 310 och 388</p> <p>Resultat från Joint-mötet Dokumentet drogs tillbaka av OTIF.</p>
<p>INF.18</p>	<p>EN 17339:2020 - Gasflaskor och storflaskor hellindade med kolfibermaterial för väte (ECMA) EN 17339:2020 har antagits för RID/ADR 6.2.4.1. I standarden finns ett krav under 6.2.10 som gäller varaktigt test under extrem temperatur.</p> <p><i>“The hydraulic pressurizing medium, located in the circuit external to the cylinder under test, shall commence the second stage of cycle testing at –40 °C. 5 000 cycles shall be applied from a pressure approximately equal to atmospheric pressure to the maximum developed pressure at 65 °C (pmax).”</i></p>

Kravet i standarden harmoniserar inte med testerna som görs för liknande tryckkärl som konstruerats enligt EN 12245:2022, EN 12257:2002 eller ISO 11119. Experter har kommit fram till att kravet i EN 17339:2020 är lämpligt och föreslår att, på kort sikt, rätta till detta med en anmärkning under tabellen i 6.2.4.1 i EN 17339:2020 enligt:

“NOTE: Notwithstanding the requirement in clause 6.2.10.2.1 of this standard the hydraulic pressurizing medium, located in the circuit external to the cylinder under test, shall commence the second stage of cycle testing at -40 °C. 5 000 cycles shall be applied from a pressure approximately equal to atmospheric pressure up to at least the working pressure (2/3 test pressure).”

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Sverige avvaktar diskussionen och önskar mer information.

Resultat från Joint-mötet

Mötet noterade den avancerade information som ECMA lämnat och enades om att återuppta frågan vid nästa möte genom ett officiellt dokument.

INF.19

Tolkning av avsändarens skyldighet att utse säkerhetsrådgivare för farligt gods för varje transportslag när det gäller intermodala transporter (CEFIC)

CEFIC anser att det måste göras en klar tolkning om avsändares ansvar om att utse en säkerhetsrådgivare vid en multimodal transport som innefattar flera transportslag. Avsändare informeras normalt sett inte om en transport byter transportslag (väg/järnväg/sjö) på efterföljande delar i transportkedjan, från första delen till den sista delen till mottagaren. Den ursprungliga avsändaren borde inte vara ansvarig för vilket transportslag efterföljande avsändare väljer i transportkedjan. Joint-mötet uppmanas att göra en tolkning om avsändarens utpekande av säkerhetsrådgivare då underleverantörer, logistikoperatörer eller anlidade transportörer väljer olika transportslag.

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Sverige avvaktar diskussionen och önskar mer information.

Resultat från Joint-mötet

Mötet erkände komplexiteten i frågan och enades om behovet av att förtydliga bestämmelserna i RID/ADR/ADN om ansvar för att undvika eventuell feltolkning. De flesta företrädarna ansåg att olika tolkningar berodde på anlitage av underleverantörer vid transport, särskilt under intermodala transporter. Mötet enades om att återuppta frågan vid nästa möte och att diskutera om det behövs nya bestämmelser. Företrädarna för CEFIC erbjöd sig att utarbeta ett officiellt dokument.

6. Rapporter från informella arbetsgrupper (Reports of informal working groups)

2024/38

INF.15

Rapport från den informella arbetsgruppens sjunde möte om e-learning (IRU)

Enligt mandatet som Joint-mötet gav under hösten 2023, hölls det sjunde mötet 29 april för den informella arbetsgruppen för e-learning. Baserat på utkastet som togs fram under Joint-mötet i mars 2024 ([INF.29/Rev.1](#)) tog arbetsgruppen fram ett utkast till ändringar i ADN. På agendan stod två punkter:

- Diskutera de nödvändiga ändringarna för att introducera e-learning i ADN
- Ta fram ett slutligt förslag till nästa Joint-möte

Utkastet till ändringar av ADN bör ses över ytterligare av ADN Safety Committee. Utkastet till ändringar av ADR som presenterats i INF.29/Rev.1 från Joint-mötet i mars 2024 kommer att ligga som grund för ett officiellt förslag till nästa WP.15-möte.

INF.15 innehåller förslag till ändringar för ADR, kapitel 8.2, inkl. definition,

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Sverige stödjer arbetsgruppens pågående arbete

Resultat från Jointmötet:

Mötet välkomnade resultatet från arbetsgruppen och de allmänna kommentarer i bilagan till dokument ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2024/38 och i INF.15/Rev.1. Mötet antog texten inom hakparentes, med förbehåll för det slutliga beslutet i ADN:s säkerhetskommitté, och underströk att denna text inte behövdes för ADR-utbildningen. Angående tidsperioden nio månader i 8.2.2.5 föredrog mötet en harmoniserad lösning. Det rekommenderades också att modulerna i 8.2.2.3.6 skulle förtydligas och att vissa språkliga justeringar skulle göras i de franska och tyska versionerna av bilagorna. Sekretariatet uppmanades att lämna in ett uppdaterat dokument till det kommande mötet i WP.15 och ADN:s säkerhetskommitté för att de ska kunna vidta lämpliga åtgärder. Man enades om att återuppta behandlingen av denna fråga vid nästa möte i mars 2025.

INF.11

Rapport från den informella arbetsgruppen gällande hänvisningar till behörig myndighet (Schweiz)

Sedan senaste rapporten från september 2023 har den informella arbetsgruppen haft tre möten via länk. Vid denna rapport har man gått igenom referenser till behörig myndighet i del 1,2 och 3 i RID/ADR/ADN och även kapitel 4.1 i RID/ADR. Då flera texter i ADN skiljer sig markant mot de i RID/ADR tittade man inte närmare på referenserna i kapitel 1.6, 1.15 och 1.16 då dessa borde behandlas separat för ADN-expert. Detta dokument listar några av de identifierade problemen men är ingen fullständig lista. Det ska snarare ses som en summering av de tydligaste problemen.

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Sverige stödjer arbetsgruppens pågående arbete

	<p><u>Resultat från Jointmötet:</u> Mötet välkomnade rapporten från den informella arbetsgruppens möten. Nästa möte är planerat att hållas på distans den 24 september 2024 där även ADN:s experter deltar. De viktigaste dokumenten från den informella arbetsgruppen finns tillgängliga på Uneces Wiki-webbplats. https://wiki.unece.org/pages/viewpage.action?pageId=248578068</p>
INE.14	<p>Rapport från den informella arbetsgruppen för att minska risken för BLEVE (Storbritannien och Nordirland)</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer arbetsgruppens pågående arbete.</p> <p><u>Resultat från Jointmötet:</u> Mötet noterade framstegen i det arbete som utförts av den informella arbetsgruppen. Gruppens slutsatser och uppföljning kommer ske vid kommande mötena i WP29-arbetsgruppen för allmänna säkerhetsbestämmelser (GRSG) och WP.15 på grundval av dokument ECE/TRANS/WP.15/2024/17.</p>
7. Olyckor och riskhantering (Accidents and risk management)	
INE.23	<p>Förbättring av olycksrapporten som avser händelser kring transport av farligt gods (Frankrike)</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer arbetsgruppens pågående arbete</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> De flesta delegaterna höll med om vikten av en harmoniserad rapportering för järnvägstransportolyckor. Några delegater välkomnade Frankrikes initiativ att återuppta arbetet i den informella arbetsgruppen och enades om behovet av att harmonisera olycksrapporteringen för alla transportsätt, medan andra föredrog att se över arbetsgruppens mandat för att klargöra avsedd användning av händelserapporten och anpassa den till behoven på väg och inre vattenvägar. Det rekommenderades också att man skulle överväga en frivillig eller delad rapportering. Mötet välkomnade Frankrikes erbjudande att anordna ytterligare ett möte (digitalt) i den informella arbetsgruppen. Man kom också överens om att därefter försöka få WP15 och ADN godkänna de nya förslagen.</p>
8. FN:s agenda 2030 för hållbar utveckling (United Nations 2030 Agenda for sustainable development)	
INE.29	<p>ITCs strategi för ”Decarbonization” (ITCs sekretariat)</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige följer pågående arbete</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Mötet informerades om att det åttiosjätte mötet i kommittén för landtransporter (ITC) hölls i Genève den 20–23 februari 2024 (se</p>

	rapport ECE/TRANS/344). Mötet välkomnade ITC:s antagande av sin strategi för minskning av växthusgasutsläpp från inlandstransporter.
9. Val av personer (Election of officers for 2025)	
	Val av ordförande och vice ordförande för 2025 S. Garcia Wolfrum (Spanien) och S. Mahesh (Nederländerna) omvaldes till ordförande respektive vice ordförande för 2025. Ordföranden meddelade att hon på grund av andra åtaganden med största sannolikhet inte längre kommer att stå till förfogande som ordförande för 2026.
9. Kommande arbete (Future work)	
	Nästa Joint-möte kommer att hållas i Bern den 24–28 mars 2025. Senast 20 december 2024 kan officiella dokument skickas in till sekretariatet.
10. Övriga frågor (Any other business)	
	Inga inkomna dokument
11. Antagande av rapporten (Adoption of the report)	
	Mötet godkände rapporten för höstmötet 2024 och dess bilagor på basis av ett utkast som sekretariatet tagit fram.